This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

385
A911

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

LES

CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

LES

CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.

H2707

Il y a environ douze années que nous nous occupons de réunir et d'élaborer les éléments de cet ouvrage sur le régime industriel, l'avenir financier et le rôle social des chemins de fer, en un mot sur les applications de la science économique à ces voies nouvelles. Ce fut durant la crise de 1846, qui jeta tant de trouble dans les opérations commencées, que nous fûmes amené à nous demander s'il ne serait pas possible, en observant les faits sur une large échelle, au dedans et au dehors de nos frontières, de préciser quelques-unes des lois destinées à régir le fécond principe de force dont le génie de ce siècle avait doté la civilisation.

Qu'à côté de la science technique relative à la construction des lignes ferrées, et que nos ingénieurs ont élevée si haut, il dût y en avoir une

autre destinée à régler l'usage de ces grands mécanismes, on l'a reconnu de très-bonne heure. On pressentait même que cette science devait intéresser l'avenir, non-seulement au point de vue financier et industriel, mais encore au point de vue politique et moral. Toutefois avant de chercher à en formuler les principes, on avait besoin d'être en possession d'une masse énorme de faits; on avait besoin de pouvoir comparer entre eux des résultats multipliés. Les intérêts si complexes et si graves visiblement engagés dans la question, — intérêts de la fortune privée et de la fortune publique, intérêts de la politique des différents pays, intérêts de la sociabilité moderne tout entière, — imposaient une extrême réserve dans l'ordre des généralisations. Des inductions hâtives auraient été exposées à se voir aussitôt démenties par l'événement. Notre livre n'est même devenu possible que grâce aux immenses développements qu'a reçus le réseau français depuis sept ou huit années, et qui ont tant élargi chez nous le champ des observations, en même temps qu'ils ont puissamment servi à faire naître des entreprises à l'étranger.

Autre exigence : tout en examinant de près les évolutions accomplies, tout en observant avec attention le tourbillonnement des intérêts, il fallait demeurer soi-même en dehors de cette brûlante arène. Pour servir utilement la science écono-

mique par des appréciations sur la destinée des chemins de fer, il fallait être dégagé de toutes les préventions qui naissent de l'intérêt privé et qui rendent l'impartialité si difficile. Des études publiées il y a quelques années, études qui se rattachaient à la pensée de notre ouvrage actuel et dont quelques parties y trouveront place, — suffiraient, nous l'espérons, pour établir que nous sommes libre de tout lien semblable[1].

Cette impartialité est d'autant plus nécessaire que la science ne communique pas seulement ici avec les plus hautes régions de l'économie sociale, elle touche en outre aux côtés les plus délicats de la moralité publique. L'avenir dont nous cherchons à pressentir le jugement, ne verra pas uniquement l'utilité produite dans l'arène des chemins de fer, il examinera les rôles remplis au point de vue des principes qui doivent gouverner nos actions. Heureux les hommes qui mêlés au mouvement auront su rester fidèles à ces principes, et conserver ainsi un nom honorable ! Heureux ceux qui se seront souvenu que suivant la belle pensée d'un illustre moraliste de l'ancienne Rome : « Nulle partie de l'existence, pas plus dans le se- « cret de la vie privée qu'au grand jour de la vie « publique, pas plus dans l'intimité de l'âme que

1. *Revue des Deux Mondes*, livraisons des 15 janvier, 15 février, 15 mai 1855 et 15 août 1856.

« dans le contact des intérêts, ne saurait échap-
« per à la loi du devoir; loi souveraine qui res-
« pectée fait l'honneur, et dédaignée, l'oppro-
« bre[1]. »

A l'égard des individualités qui se produiront nécessairement sur la scène qu'embrasse la partie de nos recherches relative au temps actuel, nous nous sommes fait une règle absolue de nous maintenir pour l'appréciation des actes, dans le cercle de la question des chemins de fer. Nous sommes sur le terrain de la science économique, nous ne devons pas en sortir et nous n'en sortirons pas.

Il n'est pas besoin d'ajouter que les critiques purement personnelles demeurent bannies de notre plan. Non que nous croyions qu'il soit permis de mutiler les faits et de se montrer par esprit de modération défenseur tiède de la vérité. Rencontrons-nous des actes appartenant à l'histoire économique et financière de l'époque et pouvant servir à en faire comprendre le sens général, nous n'hésitons point à les qualifier.

Pleine justice doit être rendue, d'un autre côté, à toutes les initiatives ingénieuses et fécondes.

1. *Nulla enim vitæ pars neque publicis, neque privatis, neque forensibus, neque domesticis in rebus, neque si tecum agas quid, neque si cum altero contractas, vacare officio potest; in eoque colendo sita vitæ est honestas omnis, et in negligendo, turpitudo.* (Cic. de Off.)

On ne saurait proclamer trop haut les services des hommes qui ont préparé l'exécution des voies ferrées, en popularisant la connaissance des avantages qu'on en pouvait tirer, de ceux qui ont combiné d'une main hardie les ressorts des premières entreprises, et de ceux qui ont lutté avec persévérance dans une carrière hérissée d'écueils.

Le mérite des uns et des autres ne sera point amoindri par une pensée qui reviendra souvent dans le cours de cet ouvrage, à savoir que les chemins de fer sont essentiellement des créations collectives. Toutes les forces sociales, en effet, ont contribué d'une façon ou d'une autre au succès de cette œuvre immense. Elle a obtenu le concours de la science, qui représente sous une certaine forme l'héritage de la pensée; celui de l'industrie qui féconde, renouvelle et agrandit le capital des peuples, et porte la vie dans les divers organes du corps social; celui du travail matériel, qui provient de l'énergie des masses et dont la fin suprême est de les mettre à même de s'élever dans l'ordre moral. Des hommes d'imagination ont prêché de bonne heure cette croisade d'un siècle industriel. La religion elle-même n'est pas demeurée étrangère à ces manifestations. Elle a compris que ces entreprises ne concernaient pas seulement les intérêts matériels des peuples; elle est venue avec ses pompes relever l'éclat des inaugu-

rations et bénir ces nouvelles merveilles bien autrement grandes et utiles que les merveilles tant vantées de l'ancien monde.

Embrassant tous les éléments qui se sont groupés pour servir les chemins de fer et qui doivent en éprouver l'influence plus ou moins directe, notre livre s'adresse à des intérêts très-divers. Aucune force sociale ne saurait être indifférente à l'économie industrielle et politique des voies ferrées ni rester en dehors des questions d'avenir.

Notre livre s'adresse d'abord aux hommes qui jugent les évolutions accomplies sur la scène du monde au point de vue de la civilisation générale. Ceux-là y verront comment ces nouvelles voies en rapprochant les nations les unes des autres, en établissant entre leurs destinées une solidarité croissante, sont favorables aux idées de paix et d'union et permettent à chaque peuple de concourir plus efficacement, suivant son génie et ses intérêts, au bien commun de l'humanité.

Il s'adresse à ceux qui considèrent les triomphes de l'industrie moderne, les œuvres colossales effectuées de nos jours dans l'ordre matériel, comme de magnifiques conquêtes de l'esprit humain. A ceux-là nous n'avons pas besoin de dire que si ces conquêtes ne tournaient pas à l'avantage de tous, si elles ne contribuaient pas à rendre les hommes meilleurs et plus heureux, la

source en serait bientôt tarie. Un progrès industriel durable n'est pas plus compatible avec les désordres de la démoralisation qu'avec les énervements de la misère. Voyons-nous une société exécuter rapidement des travaux gigantesques comme le réseau de nos chemins de fer, sans parler d'autres tâches colossales accomplies dans le même temps, nous pouvons avoir confiance en sa force intime, et reléguer les pronostics de décadence dans la région des chimères.

Notre livre s'adresse à ceux qui sont engagés dans la vie industrielle. Les intérêts de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale rentrent évidemment d'une manière toute spéciale dans le cercle de nos études. Nous verrons quels services les voies nouvelles sont appelées à rendre à ces intérêts. Nous verrons l'influence que le développement des chemins de fer doit avoir sur l'industrie comme sur l'amélioration du sort des populations ouvrières. C'est même parce qu'il se reliait de ce côté à nos travaux antérieurs que le sujet de cet ouvrage nous avait d'abord captivé.

Il s'adresse à ceux qui se préoccupent d'apporter des améliorations progressives dans le régime économique et dans l'exploitation commerciale des chemins de fer, et par conséquent aux compagnies à qui leur intérêt bien entendu, la condition essentielle de leur rôle, la raison même de leur

existence, imposent l'obligation de tendre sans cesse à mettre l'organisation de leurs services en harmonie avec les exigences de l'intérêt public.

Rechercher dès à présent dans un ouvrage exempt de toute intention de polémique, indépendant de toute influence étrangère aux principes économiques, quelles lois s'accordent le mieux avec les besoins du temps présent, c'est à coup sûr répondre aux intérêts et sans doute aux vœux de ceux-là même qui sont le plus engagés dans la pratique actuelle [1].

Ce livre s'adresse enfin aux détenteurs d'actions et d'obligations de chemins de fer, toujours si désireux de s'éclairer sur la situation présente et sur les chances de l'avenir. A nos yeux, il n'y a pas de ce côté-là que des intérêts particuliers. Le sort qui attend les capitaux engagés dans les voies ferrées touche essentiellement à la fortune publique; et de plus, en raison de la dissémination des titres entre des milliers de mains, il intéresse en quelque sorte l'ordre social même. Sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, les affaires des chemins de fer sont les affaires de tous; or,

1. En nous exprimant ainsi, nous songeons à l'exploitation des chemins de fer, non pas dans telle ou telle contrée, mais dans le monde entier. Au point de vue d'appréciations comparatives, l'étude que nous avons faite du régime existant chez les différents peuples nous permettrait de dire qu'à tout prendre, la France ne redoute de parallèle avec aucun autre pays. Seulement, là comme ailleurs, l'exploitation est par trop encore livrée à l'empirisme.

les porteurs de titres, ceux du moins qui ont eu en vue des placements sérieux et durables, ne sauraient puiser d'éclaircissements réels sur leur situation, que dans les données et les lumières de la science.

En face de tant d'intérêts, en face de si délicates questions, nous avons eu besoin de nous dire, pour nous décider à publier cet ouvrage, que nous nous présentions en simple éclaireur sur le terrain scientifique; nous avons eu besoin de nous affirmer à nous-même que ce n'était qu'après avoir étudié dans ses moindres détails le mouvement des chemins de fer depuis leur origine, qu'après avoir observé sur des scènes différentes les expériences effectuées, que nous venions soumettre au public divers éléments propres, suivant nous, à constituer quelques-unes des bases de la science économique. Dès que l'intérêt général semble pouvoir être servi par l'observation des faits accomplis et par l'étude des probabilités de l'avenir, le courage, nous sommes-nous dit, ne doit pas faillir à l'écrivain. On lui tiendra compte d'efforts consciencieux pour avancer dans une voie encore peu explorée.

Les encouragements ne nous ont pas manqué dans l'accomplissement de la longue tâche que nous nous étions imposée. De précieux éléments d'information nous sont arrivés de toutes parts.

C'est un devoir pour nous d'offrir ici, en finissant, l'expression de notre vive gratitude aux hommes qui ont bien voulu nous aider en nous communiquant des documents. Mais nous gardons l'entière responsabilité de nos appréciations. Il serait tout à fait superflu de dire qu'elles ne sauraient, à aucun titre, engager que nous seul.

Les phases si diverses que traversent les chemins de fer, les fréquents et étranges soubresauts du monde financier, nous commandent d'ajouter un mot. Certes, l'époque actuelle a vu largement récompenser ceux qui à l'origine des constructions ont eu confiance dans les chemins de fer. Eh bien ! l'avenir promet de rémunérer également ceux qui, gardant une foi réfléchie mais ferme en dépit de dépressions accidentelles, compteront sur les résultats d'un mouvement, inévitablement progressif. Toutes les données de la science économique conduisent à répéter : confiance !

Paris, le 1er mai 1858.

LES

CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

NOTIONS PRÉLIMINAIRES

ET IDÉES GÉNÉRALES.

PENSÉE DE CE LIVRE. — LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — SON DOMAINE. — SES CARACTÈRES. — SES ÉLÉMENTS ACTUELS. — PLAN ET SOMMAIRE DE L'OUVRAGE.

CHAPITRE Ier

SUR LA PENSÉE DE CE LIVRE. — COMMENT IL FAUT ENTENDRE CES MOTS : « LES CHEMINS DE FER DANS CENT ANS. »

Ce n'est pas arbitrairement que nous nous reportons à la fin d'une période de cent années, pour y fixer le dernier terme de nos études. Dans un siècle à peu près doivent expirer les concessions des chemins de fer français et plusieurs grandes concessions de chemins de fer étrangers. Il y aura lieu alors à un renouvellement de ces contrats ou à l'adoption d'un nouveau système. Ce terme sera donc un moment solennel dans la destinée des voies

ferrées. Sans doute les questions si graves que soulève l'exploitation au point de vue financier, industriel ou politique, pourront en attendant entraîner de profondes modifications dans le système actuellement suivi; elles pourraient même en amener l'abandon, éventualité prévue par les cahiers des charges. La période séculaire n'en reste pas moins la période normale; dès que les regards se dirigent sur l'avenir, ils s'arrêtent naturellement à cette date encore lointaine mais précise, qui clôt en quelque sorte le cycle actuel.

Cent ans! c'est bien court et c'est bien long; bien court, si l'on considère cette durée dans la suite des âges; bien long, si on la mesure à l'étroite limite de la vie de l'homme, si l'on songe que pendant cette période, tous les êtres humains qui respirent aujourd'hui, auront disparu de la surface de la terre. De quelque façon, cependant, qu'on l'envisage, ce terme laisse une marge suffisante aux expériences, aux réformes et aux perfectionnements. Dans un siècle, bien des faits nouveaux se seront produits; dans un siècle, on sera singulièrement édifié sur les progrès sociaux dus à la création des voies ferrées. On pourra juger alors en connaissance de cause, dans leur portée morale comme dans leurs effets matériels, les transformations que présagent clairement de nos jours les merveilleux triomphes du génie industriel.

Le terme de cent années n'est pour nous qu'un point de vue d'où nous voulons étudier ce que doivent devenir et ce que doivent produire les chemins de fer, c'est-à-dire quels résultats devront s'être manifestés dans un siècle, sous le rapport financier, industriel, politique et moral.

Mais, dira-t-on peut-être, n'y a-t-il pas témérité, à procéder de cette façon dans un sujet ouvert de toutes parts, comme celui-ci, à l'innovation et à l'imprévu?

Entendons-nous : ce serait à coup sûr insensé ou puéril, en abordant le point de vue indiqué, de prétendre y voir à découvert toutes les conséquences qui doivent suivre. Ce n'est point cette vaine pensée qui nous a paru digne d'attirer les efforts de la science économique.

Lorsque nous cherchons à nous rendre compte de la situation des chemins de fer dans cent ans, nous ne voulons qu'aborder l'examen de certaines probabilités, pour en faire sortir quelques indications d'une utilité immédiate. Loin de nous laisser entraîner vers les suppositions chimériques, nous avons soin de rester dans le cercle des présomptions qu'autorise le plus directement une analyse approfondie des éléments actuels.

Que l'imagination embrasse un horizon plus étendu, que la pensée se livre à des hypothèses plus ou moins séduisantes, c'est là une faculté dont nous n'entendons point blâmer l'exercice. Quand la réflexion se mêle à ces aventureuses contemplations, ce n'est pas toujours en vain; il peut en jaillir des indices d'une utilité réelle. Cependant une telle façon de procéder nous semblerait ici entourée de mille écueils. Il n'est guère de sujet auquel elle soit moins applicable qu'à celui qui nous occupe. Nous suivons une route diamétralement opposée. Nous ne nous arrêtons, répétons-le, qu'à des éventualités rigoureusement indiquées par l'expérience ou la logique.

Voilà comment on doit entendre ces mots *les chemins de fer dans cent ans*. De cette manière, il n'y a nulle témérité à tâcher de soulever un coin du rideau qui nous sépare de l'avenir.

Quant à la partie de nos appréciations qui concerne le présent, elle forme une initiation indispensable à nos études sur l'avenir des voies ferrées. Une condition essentielle pour distinguer les éventualités plausibles,

c'est de commencer par se rendre compte des éléments contemporains et par interroger les diverses phases qu'ont déjà traversées les chemins de fer.

L'idée qui nous préoccupe dans la seconde partie de notre tâche, l'idée de l'avenir, ne nous sera pas inutile d'ailleurs dans nos recherches sur la situation présente. Elle nous rappellera que nous devons tendre à nous dégager de notre temps, pour être bien sûr d'envisager les faits qui nous entourent avec calme et impartialité. La pensée de l'avenir est propre à dissiper bien des fausses lueurs qui éblouissent l'esprit. De même que dans l'ordre des faits relatifs aux mystères de la destinée humaine, cette pensée invite l'âme aux réflexions sérieuses, de même dans le champ des intérêts matériels elle la dispose à la justice. Elle permet à la fois de distinguer les services réels, les initiatives utiles, les conceptions ingénieuses, les créations hardies, et de juger ces importances factices destinées à disparaître rapidement, trop heureuses si elles ne laissent après elles aucun triste souvenir. Nous tâcherons donc de nous isoler des préoccupations contemporaines; nous nous transporterons dans l'avenir pour observer le présent, comme on se transporte sur un promontoire élevé pour contempler les flots d'une mer immense.

Soit que nous considérions les réalités du présent, soit que nous envisagions les probabilités de l'avenir, notre but est, du reste, facile à saisir ; nous nous proposons de rassembler les éléments de la science économique appliquée aux chemins de fer; nous nous efforçons de fournir ainsi d'utiles éclaircissements aux intérêts de tout genre engagés dans ces entreprises, intérêts si considérables que la destinée des nations semble désormais en dépendre.

La pensée de cet ouvrage se trouve donc nettement déterminée. S'il y a quelque moyen de faire sortir du tourbillon des intérêts contemporains les vrais principes de la science économique, s'il y a quelque moyen d'appliquer systématiquement cette science aux chemins de fer, ce ne peut être que celui-là.

Il est, d'ailleurs, une pensée qui nous encourage : des recherches sur ce sujet peuvent, en facilitant l'intelligence des questions, répandre du jour sur les exigences de l'époque actuelle. Elles pourront suggérer à ceux qui les liront, la pensée d'améliorations immédiatement réalisables. Or, si l'on pouvait hâter l'accomplissement de quelque bien pour ces millions d'êtres humains qui vivent dans l'espace d'un siècle, ne serait-ce pas un immense avantage? N'est-ce pas le plus beau succès que puisse ambitionner la science?

CHAPITRE II

LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — SON DOMAINE.

Puisque nous nous proposons dans ces études de recueillir pas à pas des données propres à constituer les bases de la science économique, il est indispensable que nous commencions par délimiter le domaine de cette science ; nous spécifierons ensuite plus facilement ses caractères et son rôle.

La science économique appliquée aux chemins de fer embrasse le sujet aussi bien dans ses rapports avec les intérêts politiques et moraux qu'avec les intérêts industriels et financiers. Il ne faudrait pas croire cependant qu'on pût l'étendre à toutes les questions relatives aux voies ferrées. Pour éclairer la route devant nos pas, pour éviter toute confusion fâcheuse, procédons d'abord par voie d'exclusion.

Il faut laisser en dehors de la science économique tous les éléments d'un ordre purement technique qui rentrent dans la spécialité de l'ingénieur. Il faut en écarter également les chiffres de la statistique et les textes de la législation. Toutefois, comme de tels éléments ont une connexion plus ou moins directe avec notre sujet, comme ils ne sauraient en être séparés d'une manière absolue, nous devons donner ici quelques explications.

Si nous écartons les notions purement techniques, par exemple celles qui se rapportent à la construction des lignes, c'est qu'il n'y a pas plus de motifs pour comprendre ces notions-là dans la science économique que pour y faire rentrer l'art de construire les routes ordinaires ou les canaux. A l'origine des chemins de fer, le mode de construction devait être le point essentiel, presque unique, vers lequel se portait la préoccupation des divers peuples. Il fallait établir les nouvelles voies avant de songer aux meilleurs moyens de les exploiter. Avec la nécessité de créer des lignes nouvelles et d'améliorer les anciennes, la science de l'ingénieur ne verra pas décroître la grandeur de son rôle. Elle ajoutera certainement des noms nouveaux à ceux des hommes éminents qui l'ont servie à ses débuts et dont quelques-uns jouissent d'une réputation européenne. Cependant le point de vue économique est en dehors de cette arène. Les chemins de fer remplissent dans les sociétés une fonction analogue, malgré la différence des proportions, à celle d'une machine dans l'industrie. Or, l'économiste ne s'occupe pas, au moins d'une manière principale, de la construction de la machine; il la voit fonctionner, il la juge dans ses effets, dans son influence sur la production, sur les prix des choses, sur le déplacement de tels ou tels intérêts, etc.; il doit savoir sans doute ce qu'elle coûte à établir et à entretenir, mais ce n'est là pour lui qu'un côté secondaire.

Cette même explication doit être étendue aux parties du service des voies ferrées formant à vrai dire le complément de la construction des lignes, telles que l'organisation du matériel, l'installation des gares, etc. Les divers rouages des entreprises n'intéressent la science que dans leurs rapports soit avec la mission des chemins

de fer, soit avec les principes généraux dont la pratique ne peut s'écarter sans péril. La science, il est vrai, a des points de contact beaucoup plus nombreux avec le mécanisme de l'exploitation qu'avec la construction des lignes; les questions sont ici plus diverses. L'art de l'exploitation est d'ailleurs loin d'être aussi avancé que l'art de la construction. C'est que l'art d'exploiter les routes ferrées ne constitue pas, comme celui de les construire, un art complet qui puisse se suffire à lui-même. Il doit savoir se mettre en parfait accord avec les tendances de la sociabilité contemporaine, comme avec les besoins de l'ordre industriel. L'exploitation nécessite des connaissances très-diverses, très-complexes, une vue très-haute de l'état d'un pays et quelquefois de plusieurs pays à la fois, et un sentiment profond d'exigences tenant à des situations variables. On voit dès lors comment certaines parties techniques ont besoin d'être éclairées par le flambeau de la science économique, tout en restant en dehors d'elle [1].

Quant à la statistique, l'exclusion se justifie et se circonscrit d'elle-même. La statistique se borne à constater les faits, tandis que la science économique a pour mission de formuler les lois qui les régissent. Quoiqu'elle soit un puissant auxiliaire de l'économie proprement dite, la statistique ne saurait, cependant, être confondue avec elle. Lors même que la science se sert ici de la statistique comme d'un moyen de contrôle, elle ne peut faire à ses chiffres qu'une place restreinte. Les chiffres n'ont d'autre intérêt que de conduire aux appréciations générales.

1. Les ouvrages spéciaux ne manquent pas sur le côté technique des chemins de fer. Parmi les ouvrages de ce genre qui peuvent le mieux donner une idée de la matière, nous citons le *Traité élémentaire des chemins de fer*, par M. Aug. Perdonnet.

Nous nous contenterons donc à ce sujet de renvoyer le plus souvent aux relevés statistiques spéciaux, tels qu'on en trouve à l'heure qu'il est dans presque tous les pays[1].

Une observation analogue s'applique aux lois et règlements sur les chemins de fer. Les lois successives concernant une matière dont la science n'est pas encore faite, ne peuvent tomber sous l'œil de l'économiste qu'au point de vue de la critique, c'est-à-dire pour lui fournir l'occasion de juger jusqu'à quel point elles sont confirmées par les données mêmes de la science et d'accord avec les faits. La connaissance de ces textes jette des lueurs sur le sentier suivi, elle n'indique point la route à prendre dans l'avenir. Elle ne suffit pas pour expliquer les exigences qui se produisent. La citation des textes de

1. On peut citer d'excellents travaux de ce genre. Outre les renseignements périodiques que publie le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et qui sont soigneusement recueillis par la direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer, nous devons à la même administration une publication intitulée : *Documents statistiques sur les chemins de fer*. — D'utiles renseignements statistiques se trouvent chaque année dans l'*Annuaire officiel des Chemins de fer*, publié par l'imprimerie N. Chaix ; dans l'*Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, de MM. Block et Guillaumin; dans le nouvel *Annuaire international, statistique, financier, industriel et commercial*, publié par la maison Franck ; dans les comptes rendus des compagnies de chemins de fer ; dans les journaux hebdomadaires qui s'occupent spécialement des questions relatives aux voies ferrées. — Parmi les publications étrangères, nous citons, pour la Grande-Bretagne : *Le Rapport annuel du railway department, board of Trade*. — Pour le continent européen : *L'Annuaire d'économie politique et de statistique*, publié depuis 1852 par M. Otto Hübner, directeur des archives centrales de statistique à Berlin, et qui étend ses investigations sur toute l'Allemagne ; l'*Annuaire de statistique*, de M. Von Baumhauer, chef du bureau de statistique à la Haye ; le *Compte rendu annuel des chemins de fer de l'État en Belgique ;* une feuille hebdomadaire de Bruxelles, le *Moniteur des intérêts matériels*, dirigée par M. Delaveleye. — Pour la confédération de l'Amérique septentrionale, les *Rapports* des ingénieurs des différents États, sont une source précieuse à consulter.

lois ne saurait donc être qu'un fait exceptionnel dans un livre sur l'économie des chemins de fer.

Ainsi pour la législation, pour la statistique, pour la technologie, il ne sera plus possible de se méprendre sur le caractère qui distingue ces divers éléments et qui les exclut de la science économique. S'il nous arrive de tourner les yeux vers le côté technique, ce sera surtout pour y signaler quelque détail curieux, ou pour y rattacher quelque enseignement spécial; s'il nous arrive d'emprunter des chiffres à la statistique, ce sera surtout pour nous aider à préciser l'importance de l'œuvre accomplie à une certaine époque; s'il nous arrive d'insister sur telle ou telle partie de la législation spéciale des chemins de fer, ce sera pour vérifier si les vrais principes ont été respectés, ou pour mieux accuser le caractère des phases parcourues.

Quelques mots suffiront maintenant pour délimiter le domaine propre de la science économique. Déjà on a pu voir que, dans notre pensée, l'économie des chemins de fer avait pour objet de dégager de l'ensemble des phénomènes les lois générales qui régissent ce nouvel élément introduit dans la vie des nations, et de chercher à pressentir, en vue de les hâter, les résultats qu'il doit produire pour le bien de l'humanité. Envisagée au point de vue financier, industriel, politique et moral, son domaine comprend donc toutes les recherches ayant pour but de mettre en relief les nombreux rapports qui lient les voies ferrées aux diverses branches de l'activité humaine, et de déterminer les règles auxquelles il convient de les assujettir.

Ce n'est pas le tout pour l'honneur du XIXe siècle d'avoir construit les chemins de fer; il faut qu'il sache s'en servir pour le plus grand avantage de la civilisation; il faut

qu'il sache créer au-dessus des intérêts privés qui se débattent au hasard dans un obscur champ-clos, le code suprême qui doit diriger tous les mouvements. Jusqu'à ce que les véritables principes aient été proclamés et reconnus, on reste muré dans un empirisme souvent trompeur, quand on n'est pas le jouet des influences de l'intérêt personnel.

Quelques réflexions sur l'importance essentielle et sur la portée pratique de la science économique, jetteront encore du jour sur la matière même qui forme son domaine.

CHAPITRE III

SUR L'IMPORTANCE ET SUR LE ROLE DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — EXEMPLES.

De longs raisonnements seraient superflus pour prouver l'importance de la science économique appliquée aux chemins de fer. Il suffit de songer, pour s'en convaincre, que le monde s'avance à pas rapides dans l'arène des grandes exploitations ; il suffit de songer à l'influence chaque jour croissante que les voies ferrées exercent sur tous les éléments de la vie des peuples.

Considérée au point de vue des exploitations mêmes, la science économique seule est en état d'en régler tous les mouvements. Ses enseignements sont de nature à prévenir des erreurs funestes, à épargner de coûteuses expériences, à hâter le développement des germes féconds. Considérée au point de vue des rapports des compagnies avec les intérêts qui utilisent le concours des routes ferrées, la science économique tend à écarter ces luttes qui, chaque jour, vont se dénouer devant la justice, pour renaître aussitôt. Considérée au point de vue des intérêts du monde financier où les chemins de fer occupent une si large place, la science fournit des enseignements propres à contenir dans les moments d'effervescence, à rassurer dans les heures de panique, à servir de guide dans tous les temps.

Quelques exemples montreront mieux encore toute la variété des perspectives de la science économique dans ses applications aux chemins de fer; ils feront toucher du doigt le caractère éminemment positif de son rôle. Ces indications seront d'ailleurs très-sommaires; nous ne devons pas empiéter par des développements prématurés sur la suite de cet ouvrage.

Prenons d'abord une question qui, dès longtemps, a fourni matière à de bruyants débats et à de nombreuses erreurs, la question des rapports des entreprises privées avec l'État. Le point intéressant aujourd'hui, ce n'est pas bien entendu l'intervention des compagnies dans l'exécution des lignes. Là-dessus l'expérience a donné pleine raison dans notre pays à l'idée d'utiliser largement, pour la formation du réseau national, le concours de l'industrie privée. Ce système appliqué avec l'aide plus ou moins effective du gouvernement a seul rendu possibles les prodigieux résultats obtenus sous nos yeux en quelques années. Les compagnies sont sorties triomphantes d'une épreuve, où elles ont rencontré tant d'obstacles, et où, d'après de nombreuses prédictions, elles devaient infailliblement succomber. Si, au début, lors des premiers appels qui furent adressés à l'industrie, la carrière a été semée de quelques échecs, ces échecs ne venaient pas du système, ils venaient des conditions défectueuses dans lesquelles on l'avait appliqué. Mais l'ère des grandes exploitations voit naître, au sujet de ce concours de l'industrie privée, des difficultés infiniment plus délicates et infiniment plus nombreuses que l'ère des constructions. Sur ce terrain-là, il n'est pas facile de trouver le juste point d'où, sans empiéter sur l'action légitime des compagnies, sans gêner le mouvement de ces vastes mécanismes, on peut empêcher, au besoin,

que le monopole ne mette en oubli l'intérêt collectif de la société, en vue duquel le monopole lui-même a été constitué.

Que des garanties sérieuses existent, c'est un fait connu de tous. Les conditions d'après lesquelles s'exerce le contrôle de l'État ont même été revisées en 1857. Soyons justes : si le régime de l'exploitation est loin d'être à l'abri de la critique, il a reçu néanmoins de réelles améliorations dues à l'initiative propre des compagnies. Et pourtant les lacunes qui se révèlent journellement sont énormes. La tâche de contenir les prétentions adverses est une de ces tâches qui, à raison de la mobilité des circonstances et de la variété des situations, exigent des efforts continus et patients. Quelles modifications pourraient être apportées au régime suivi? Quelles garanties réclament tels ou tels intérêts ? Quelles réformes doivent s'accomplir à mesure qu'on avancera dans la carrière ? Questions toujours ouvertes ! questions essentiellement dévolues à la science économique !

Son rôle va plus loin : si l'industrie veut rester en possession du terrain conquis dans le champ de l'exploitation, ce n'est qu'en se pénétrant des principes de la science qu'elle peut y réussir. C'est à cette école qu'elle apprendra sûrement à diriger pour le bien commun l'immense instrument de civilisation placé entre ses mains. L'avenir des compagnies dépend de l'esprit qui prévaudra dans l'exploitation. La question entre le système de l'exploitation par l'État et celui de l'exploitation par l'industrie privée n'est pas une question éteinte. Elle est, au contraire, pleinement réservée. Elle couve sous la clause relative au terme des concessions, et sous la clause des cahiers de charges concernant la faculté de rachat ; elle couve encore sous ce principe d'ordre supérieur, qui

permet à l'État, moyennant d'équitables compensations, de résilier toute convention de nature à compromettre un élément essentiel de la vie publique. La discussion renaîtra donc tout entière un jour ou l'autre.

Eh bien, du degré d'avancement de la science économique appliquée aux chemins de fer, de la justesse des données qu'elle aura recueillies, dépendront alors les bonnes ou les mauvaises solutions. Qu'on soutienne par exemple qu'il doit en être de l'exploitation des chemins de fer comme de la perception de l'impôt, qui après avoir été d'abord confiée par l'État à des collecteurs privés a été plus avantageusement centralisée entre les mains du gouvernement, n'est-ce pas la science économique qui pourra dire si cette assimilation est fondée?

Sans attendre que le débat se pose en termes extrêmes, le fait seul que le gouvernement est, pour ainsi dire, nu-propriétaire des voies concédées, et qu'il doit à un jour fixé en reprendre l'usufruit, ce fait-là donnera naissance à des questions financières dont l'importance pratique commence à se manifester. Un côté de ces questions que nous avions nous-même signalé dans un travail publié en 1855, le côté relatif aux ressources que les chemins de fer doivent fournir, en faisant retour à l'État, pour alléger la dette publique, est déjà pleinement entré dans le domaine officiel. M. le ministre des finances y a fait une allusion directe, en parlant de l'amortissemnnt, dans son rapport du 29 octobre 1857 sur la situation générale du trésor. Nous étions donc bien dans la voie des prévisions plausibles lorsque nous écrivions ce qui suit : « Les chemins de fer, n'étant concédés qu'à temps et comme par bail emphytéotique, constituent un fonds réservé dont la valeur appelée à grandir offrira certainement un jour d'immenses ressources. On ignore à coup

sûr aujourd'hui ce que l'avenir décidera de l'exploitation des chemins de fer; tout ce qu'on peut entrevoir en ce moment, c'est que les chemins de fer pourront fournir un des meilleurs moyens d'exonérer le trésor d'une partie de sa dette perpétuelle. En supposant qu'à l'approche de l'expiration des concessions actuelles, le gouvernement juge utile de consentir un nouveau bail avec l'industrie privée pour un terme pareil au terme primitivement fixé, n'est-il pas évident qu'il serait à même d'exiger de larges compensations? N'est-il pas même présumable que ces compensations lui seraient offertes à l'envi? Or, s'il donnait aux rentiers de l'État, en attachant quelque avantage à cette novation, la faculté d'échanger leurs coupures de rente contre de nouveaux titres de chemins de fer, ne pourrait-il pas diminuer d'autant les inscriptions au grand-livre? D'une manière ou d'une autre, le retour des lignes ferrées dans les mains de l'État, malgré quelques difficultés inhérentes à ce retour, produira des ressources propres à dégrever cet avenir, qu'on hésitait à charger du poids d'un emprunt lors des discussions de 1842 [1]. »

Cette prévision devait-elle avoir pour résultat de faire renoncer dès aujourd'hui à l'amortissement? Telle est la question que se posait le ministre des finances dans le rapport mentionné tout à l'heure. « Il est certain, disait M. Magne, qu'en regard du grand-livre on peut placer cette valeur immense qui représente près de 4 milliards, qui donne déjà un revenu brut de plus de 300 millions, qui est destinée à s'accroître, pendant longtemps encore, en capital et en produits, et qui un jour égalera et dépassera même probablement le montant total de la dette

1. *Revue des Deux Mondes.* — 15 février 1855, page 857.

publique. » Le ministre se prononçait en faveur de l'amortissement qui demeure, ajoutait-il, « une mesure de prévoyance pour les jours difficiles, juste envers les rentiers à qui elle a été promise par toutes les lois d'emprunt, opportune et excellente pour le crédit public dont elle serait le ferme soutien[1]. » Mais le fait qui nous intéresse n'en était par moins hautement proclamé ; l'arène est ouverte aux investigations sur les rapports des chemins de fer avec la dette consolidée.

Autre point de vue d'où l'on reconnaît encore combien il est à désirer que la science économique développe ses leçons : du moment où se sont formées en France les grandes entreprises, l'influence qui en a dirigé les mouvements a presque toujours été exercée par des hommes appartenant de près ou de loin au monde financier. C'était inévitable ; pour monter, et comme on l'a dit, pour *lancer les affaires*, on avait absolument besoin du concours des financiers. Leur intervention présentait, en outre, aux capitaux des motifs de confiance. L'industrie privée ne pouvait rien, absolument rien sans la haute banque. Il y aurait de l'injustice à déprécier aujourd'hui le rôle des banquiers, à nier les services qu'ils ont rendus. Ne s'est-il pas rencontré d'ailleurs dans la finance des hommes qui ont servi puissamment la cause des chemins de fer par leur sagacité et par leur énergie, à travers les plus rudes épreuves? Qu'on dise tant qu'on voudra que pour un grand nombre de banquiers le jeu des primes a été l'unique but, que les positions d'administrateurs ont été souvent de véritables sinécures, ou même des forteresses d'où l'on pouvait à un moment donné descendre sans péril dans l'arène de la spéculation, nous n'avons point

1. *Moniteur universel* du 30 octobre 1857.

à le discuter; mais nous croyons qu'on ne gagnerait rien à chercher sur ce terrain-là un texte pour des récriminations individuelles. Ce qui importe, c'est de se demander si maintenant que les exploitations enveloppent la vie des peuples, la haute main peut continuer d'appartenir pour une part aussi prépondérante aux mêmes influences. Tout en restant une grosse affaire financière, l'exploitation est obligée de tenir compte de considérations très-diverses. Il faut qu'elle sache comprendre, par exemple, nous ne nous lasserons point de le dire, le rapport qui unit les lignes ferrées à la puissance de l'État, au développement des ressources du pays, aux destinées du travail, à l'amélioration de l'état moral et matériel des populations, à toutes les tendances de la sociabilité moderne. Comment peut-on accommoder à ces nécessités l'organisation même des compagnies, la constitution des conseils d'administration? Ici encore la science économique tient de la nature des choses la mission de ménager entre toutes les influences une pondération propre à prévenir les faux calculs de l'intérêt privé, les suggestions de l'empirisme ou le laisser-aller de l'indifférence.

Ces divers articles extraits du vaste programme de la science concernent le régime organique des voies ferrées; citons-en quelques-uns, qui touchent à des intérêts d'un autre ordre. J'ai déjà fait allusion aux rapports des compagnies, soit avec d'autres entreprises de transport, soit avec l'industrie et le commerce. Des hérésies économiques vraiment étranges se sont produites à ce sujet dans les discussions. La mission de la science économique pour définir les rôles respectifs est évidente; il n'y a point à le démontrer.

Nous devons, au contraire, insister avec plus de précision sur son rôle relativement à un groupe d'intérêts

d'une importance énorme, sur lesquels les chemins de fer ont peu agi jusqu'à ce jour; nous voulons parler des intérêts agricoles. La secousse que commencent à imprimer aux populations rurales les nouvelles voies de communication doit infailliblement amener dans les campagnes des transformations profondes. D'abord les chemins de fer viennent effectuer des transports qui permettent à l'agriculture d'employer une masse d'éléments placés jadis hors de son atteinte, en même temps qu'ils lui facilitent l'écoulement de ses produits. Ces premiers services sont la source d'une activité nouvelle dans les campagnes. En même temps les chemins de fer facilitent l'accès de la ferme à toutes les idées concernant l'amélioration des procédés d'exploitation.

L'ordre moral aussi ressentira les effets de ces changements; il est bon de le prévoir. A mesure que les chemins de fer projetteront plus loin leurs rameaux, on verra disparaître la muraille qui entoure la vie du laboureur. Le paysan tel que son isolement l'avait fait autrefois, tel qu'il reste encore sur beaucoup de points malgré le développement des anciennes voies de communication, malgré les changements effectués dans nos lois, malgré la mobilité de la propriété foncière depuis 1789, le paysan, disons-nous, semble destiné à changer complétement de physionomie. Quelle source de réflexions! C'est la constitution même des campagnes qui se transforme! La vague prévision de ce changement excite dès aujourd'hui certaines inquiétudes. Qu'on se demande si le désir d'abandonner les campagnes pour les villes, désir qui exerce déjà trop d'empire, n'ira pas en grandissant, si l'ébranlement ne fera pas surgir des causes de démoralisation jadis inconnues dans le calme de la vie rurale; cela se conçoit aisément. Oui, l'évolution commencée est entourée de périls; mais

comme il ne dépend d'aucune volonté humaine de l'empêcher de s'accomplir, ce n'est pas à la comprimer, c'est à la diriger que doivent tendre toutes les bonnes volontés individuelles, toutes les influences locales. Il faudrait nier le mouvement progressif de la sociabilité moderne pour désespérer du succès. Sous l'égide des idées de notre civilisation, de cette civilisation qui se pénètre de plus en plus de l'esprit chrétien, de nouvelles garanties ne manqueront pas de surgir dans les campagnes. Il est aussi certains principes économiques, celui de l'association, par exemple, qui n'y ont encore trouvé presque aucune place et qui sont peut-être destinés à y devenir, sous diverses formes, un point d'appui solide et un frein salutaire. L'étude de ces transformations et des phénomènes qui s'y relient, forme un des points de vue les plus élevés de la science économique, un des côtés les plus intéressants de ses recherches.

Ces réflexions font songer tout naturellement à l'influence que les chemins de fer peuvent exercer sur le progrès de la société en général. Notre siècle est arrivé à définir le progrès social avec une justesse que les temps passés n'avaient point connue. Tel que le comprend notre âge, ce progrès suppose qu'un nombre d'individus de plus en plus considérable participe aux bienfaits de l'instruction et se rapproche des conditions du bien-être matériel. Voilà le but; mais ici se présente une question très-importante que nous devons noter dans le programme de la science économique, et qui réclame un commentaire.

Avec le prodigieux développement effectué dans l'industrie, un principe nouveau s'est introduit depuis un demi-siècle dans la sociabilité contemporaine. Les conquêtes du génie industriel ont jeté dans le monde des germes jadis absolument ignorés. L'industrie a déjà transformé, elle transformera de plus en plus tous les

engins de la civilisation. Chaque jour, elle leur communique une énergie nouvelle ; chaque jour, elle agrandit la sphère de leur influence. Et cependant nous ne sommes qu'au début de ces manifestations. Les sociétés n'ont pas encore eu le temps de s'étudier, de se reconnaître au sein du mouvement qui les emporte. Elles n'ont pas eu le temps d'accommoder leurs divers ressorts aux exigences nouvelles. La civilisation née de l'essor de l'industrie n'a pas encore pu formuler ses lois. Aussi que voyons-nous? La controverse, une controverse sincère mais passionnée, s'est établie sur les avantages ou les inconvénients de cette irrésistible transformation. Des esprits éminents et désintéressés ont fulminé les plus terribles accusations contre les instincts industriels de l'époque. L'industrie cependant a trouvé en elle-même, c'est-à-dire dans une de ses applications les plus fécondes, dans l'établissement des chemins de fer, un éclatant moyen de signaler sa puissance civilisatrice.

Comment les chemins de fer fourniront-ils ce moyen? C'est la science économique qui doit répondre. C'est à elle qu'il appartient de nous dire si, grâce à ces voies nouvelles, il y a des raisons d'espérer une grande extension de puissance matérielle pour les sociétés humaines, des raisons d'espérer que l'homme de travail moins menacé des étreintes de la misère, moins exposé à tomber dans l'abrutissement qui la suit presque toujours, doit gagner en moralité. A coup sûr, le développement des intérêts matériels, s'il ne devait s'unir au développement des facultés de l'âme, ne servirait en rien, nous l'avons déjà dit, la cause du progrès social. Le tourbillon pourrait soulever la poussière de la surface du globe, il n'y répandrait point la fécondité.

On voit quel ordre de questions fait l'objet de la science

économique des chemins de fer. On voit que cette science se trouve appelée à fournir d'utiles indications pour faciliter la solution du grand problème social contre lequel les sociétés du XIXe siècle se débattent si péniblement.

CHAPITRE IV

SUR LES ÉLÉMENTS DONT DISPOSE ACTUELLEMENT LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER. — CES ÉLÉMENTS LUI PERMETTENT-ILS DE SE CONSTITUER?

On peut demander si les faits épars dont l'expérience nous a mis en possession sont assez nombreux et assez précis pour servir de base à des inductions scientifiques. On peut demander si la science économique des voies ferrées se trouve dès à présent en mesure de formuler ses principes. Les objections peuvent avoir ici, reconnaissons-le, quelque chose de spécieux. Les divers éléments qui constituent l'industrie des chemins de fer, peut-on dire, ne sont-ils pas encore dans cette période d'élaboration où il est si difficile de distinguer ce qui est réel de ce qui est apparent, ce qui est durable de ce qui est purement éphémère? L'avenir, un avenir peut-être très-prochain, ne doit-il pas voir s'opérer de larges changements, non-seulement dans la construction des lignes, mais aussi dans toutes les branches de l'exploitation? Les questions que nous croyons le mieux connaître ne recevront-elles pas, à mesure qu'on avancera, des lueurs nouvelles et inattendues?

C'est possible et même probable. Avant peu on pourra

bien s'étonner sans doute de l'état actuel de certaines parties du service. On pourra trouver insuffisante la vitesse dont nous nous contentons. On aura peut-être réussi à diminuer considérablement les frais d'établissement des lignes, les dépenses d'exploitation, et par suite, ce qui est d'un intérêt capital, le prix des transports. Il n'est pas douteux que le génie de l'industrie ne doive réaliser d'un jour à l'autre des améliorations considérables. Cette carrière est de celles qui demeurent éternellement ouvertes au progrès. Si l'on devait attendre qu'il n'y eût plus aucun perfectionnement à effectuer pour systématiser les éléments recueillis, autant vaudrait renoncer à la science. Les expériences déjà faites sont-elles assez variées, les faits connus assez significatifs pour qu'on puisse en induire quelques-unes des lois destinées à régir un mouvement si gros de conséquences? Telle est la seule question rationnelle. Or, il suffit d'ouvrir les yeux, de regarder un peu ce qui se passe soit en France soit dans d'autres pays, pour être fixé tout aussitôt sur la réponse qu'elle réclame.

Voyons la France d'abord. Nous avons discuté et expérimenté chez nous plus d'un système. Nous avons vu quelques efforts sérieux se produire, il y a déjà bien des années, soit avant, soit surtout après la loi de 1842. Depuis 1851, le champ a été singulièrement élargi. Une impulsion extraordinaire a été donnée aux entreprises. Le réseau national a pris un développement immense. En peu de temps, toutes les grandes artères ont été terminées et livrées à l'exploitation ; de nombreux embranchements ont été exécutés. Le pays est entré en possession de résultats que naguère encore les esprits les plus hardis n'auraient osé rêver.

Cet élan a réagi par delà nos frontières, sur tout le

continent européen. Les peuples qui s'étaient dès longtemps mis à l'œuvre ont agrandi et multiplié leurs opérations. Les nations les plus arriérées, celles que les difficultés du sol semblaient condamner à l'impuissance, ont senti tout à coup naître en elles l'espoir et le courage; elles poussent avec énergie les constructions qui doivent les associer au nouveau mouvement de la vie européenne. Déjà les capitales des différents États du continent sont mises en rapport direct et rapide les unes avec les autres. Les chemins de fer parviennent aux embouchures de presque tous les grands fleuves, de la Vistule, de l'Oder, de l'Elbe, du Weser, du Rhin, de la Seine, de la Loire, de la Garonne, du Rhône. Ils relient les principaux ports de commerce avec les villes de l'intérieur.

Si nous jetons les yeux hors de notre continent, sur les îles Britanniques, nous y voyons que les voies ferrées ne s'y comptent plus; elles touchent à tous les points où il y a de la vie. En Amérique, aux États-Unis, les chemins de fer ont pris un développement qui étonne l'imagination; ils partent des lacs et des fleuves glacés du nord pour descendre jusqu'aux extrémités des contrées les plus méridionales de l'Union; ils se dirigent en tous sens vers ces vastes solitudes de l'ouest que la locomotive victorieuse ne tardera pas sans doute à franchir.

Les questions que se pose la science économique peuvent donc être examinées sous les aspects les plus divers, à la lumière des faits. Les comparaisons sont faciles, et les inductions reposent tantôt sur des résultats irrécusables, tantôt sur les analogies les plus frappantes. Certaines exploitations comptent, en 1858, trente ans de durée. L'ère véritable des grandes entreprises date d'environ vingt-cinq ans, du moins pour certains pays étrangers; elle est pleinement ouverte depuis plusieurs années pour

la France. Les expériences faites mettent en relief le génie de tous les peuples civilisés. A côté des données recueillies dans des pays nouveaux, comme les États-Unis de l'Amérique du Nord, voici des résultats obtenus dans la vieille Europe. A côté d'exploitations qui desservent des régions où règne une grande activité industrielle, en voici d'autres qui desservent des régions exclusivement vouées au travail agricole. A côté de lignes établies dans des contrées où le sol uni et plat n'offrait aucune difficulté à vaincre, et où la construction pouvait s'exécuter sans beaucoup de frais, en voici d'autres qui traversent des terrains tourmentés, où il a fallu déployer toutes les ressources de l'art et prodiguer les millions. Le continent européen étale sous nos regards des lignes immenses franchissant les frontières de plusieurs empires et composant par leur ensemble un réseau grandiose. Auprès de nous, au contraire, les chemins de la Grande-Bretagne, isolés de tout contact avec le dehors, atteignent bien vite à l'extrémité des terres, *ad fines terrarum*, et sont complétement laissés à eux-mêmes.

A un autre point de vue, le champ ouvert à l'observation n'offre pas moins de ressources. Nous avons une masse d'expériences qui se sont accomplies dans des circonstances différant essentiellement les unes des autres. Elles se sont accomplies dans des temps de calme et dans des temps d'agitation, pendant la paix et pendant la guerre, au milieu de l'activité des affaires et au milieu des crises financières et industrielles.

Est-il douteux que des éléments si divers ne soient un point d'appui suffisant pour l'essai que nous avons défini tout à l'heure? Non, assurément. On nous permettra, d'ailleurs, d'appuyer sur une idée déjà émise plus haut, à savoir que les recherches de ce genre tiennent de la na-

ture des choses le précieux avantage de hâter les améliorations de toute sorte que devancent avec tant d'ardeur l'imagination et l'impatience du public.

La conception de cet ouvrage paraîtra peut-être nouvelle ; c'est que le sujet est lui-même un sujet tout nouveau. Non pas que l'objet et le rôle de la science économique appliquée aux chemins de fer soient demeurés un mystère ; tant s'en faut. Des traits lumineux, dont quelques-uns datent de fort loin, ont signalé l'arène où il faut avancer aujourd'hui. Nous aurons l'occasion dans le cours de ce livre de rappeler ce que l'économie générale des voies ferrées doit à ces premiers aperçus dont la tradition n'a jamais été abandonnée. On devine pourtant que ces élans vers l'avenir avaient plutôt pour mission de préparer l'essor des chemins de fer que de formuler les lois générales qui les doivent régir. L'expérience faisait alors presque complétement défaut ; les résultats n'avaient qu'une signification faible ou équivoque. On manquait des éléments essentiels pour servir de fondement à des formules scientifiques. Un peu plus tard, il est vrai, il a paru, soit en France, soit dans d'autres pays, des ouvrages qui, grâce à des faits plus nombreux, ont pu attaquer avec précision certains côtés de l'économie des voies ferrées. Ici, on a approfondi d'une main savante et expérimentée les rapports des chemins de fer avec les autres voies de communication au point de vue du prix des transports ; là, on a indiqué quelques-uns des points sur lesquels ils sont en contact avec la politique ; ailleurs, on a présenté sous un jour nouveau, avec une réelle connaissance du côté technique du sujet, et en les rapprochant de la question des chemins de fer, d'ingénieux calculs sur les éléments constitutifs de l'industrie des transports ; enfin, on a considéré au point de vue de l'économiste, certaines questions spéciales qui

regardent les ingénieurs[1]. Ces travaux partiels forment, si l'on veut, la seconde étape de la science. Ils nous ont aidé puissamment, nous n'avons pas besoin de le dire, dans l'étude générale que nous avons entreprise.

Rappelons, du reste, que la science économique appliquée aux chemins de fer n'aspire point et ne saurait aspirer à dire aujourd'hui son dernier mot. Nous indiquons les traits essentiels de sa mission, nous signalons la tâche qui sollicite les efforts de l'économiste et du moraliste; mais en montrant le but vers lequel nous avons marché, l'étendard sous lequel nous avons placé notre pensée, nous nous hâtons de reconnaître que l'accomplissement de l'œuvre réclame de longs et opiniâtres travaux. S'il est temps que la science se recueille après des épreuves déjà longues pour prendre possession de son domaine, elle n'ignore point que l'avenir lui réserve de nombreux problèmes à résoudre.

1. Cette dernière observation peut s'adresser à un ouvrage publié en Angleterre, en 1850, par M. Lardner, et intitulé *Railway economy*. Le fonds du livre, qui est d'ailleurs rempli d'excellentes indications, porte sur tout ce qui concerne la voie, le matériel et le côté purement technique de l'exploitation.

CHAPITRE V

PLAN ET SOMMAIRE ANALYTIQUE DE L'OUVRAGE.

Si l'on doit dire, d'une manière générale, que la méthode est la moitié de la science, il faut le dire surtout d'une science comme l'économie des chemins de fer, qui en est à ses débuts et a besoin de frayer sa route. Tout a été dit sur la méthode en elle-même. Lorsqu'au commencement de ce siècle, d'illustres savants débattaient avec éclat des questions de ce genre pour l'étude de telle ou telle branche des sciences naturelles, ils ne discutaient en réalité que sur l'application de méthodes déjà connues. Innover en cette matière, ce n'est pas créer un nouveau système, c'est appliquer un système connu à un ordre de questions auxquelles il n'avait pas encore été appliqué.

Sur le terrain où nous place cet ouvrage, à peine pouvons-nous dire que nous avons à faire choix d'une méthode, tant celle qui convient dérive de la nature du sujet. Les explications déjà produites en ont indiqué les traits essentiels; nous ne voulons que les préciser et les résumer ici.

Méthode d'observation et méthode d'induction, ces mots rendent compte de tout le système de cet ouvrage. L'observation correspond à l'étude des expériences faites depuis l'origine des voies ferrées jusqu'à ce jour; l'induction, à l'étude des probabilités de l'avenir. La pre-

mière partie de ce livre s'occupe du temps actuel, de ses idées et de ses œuvres, en vue d'y relever les enseignements propres à constituer la science. Les conclusions qu'autorise cette branche de nos recherches apparaîtront surtout dans la seconde partie. Nous nous efforçons de dégager les données de la science de toute forme didactique, afin de les rendre plus accessibles.

Un sommaire analytique donnera une idée complète du plan que nous nous sommes tracé.

PREMIÈRE PARTIE

L'ÉPOQUE ACTUELLE ET LES CHEMINS DE FER.

Idées. — Systèmes. — Procédés. — Travaux. — Influences individuelles. — Résultats économiques et moraux.

LIVRE PREMIER.

Ce livre est consacré à l'étude des origines, c'est-à-dire à l'appréciation des travaux de la première heure. Nous envisageons la période originelle dans les divers pays où elle a laissé des traces. Nous l'étudions d'abord à l'étranger, en Angleterre et aux États-Unis d'Amérique, puis dans notre propre pays. Nous essayons ensuite de déterminer au milieu des efforts accomplis quelle part revient à chaque peuple, quelle est la valeur des résultats obtenus alors et des enseignements légués à la science économique.

LIVRE DEUXIÈME.

Ce livre embrasse la période des discussions, période nuancée de mille couleurs, qui renferme des enseignements nombreux et de précieuses leçons. C'est en France que la phase des discussions a le plus de réalité. C'est même là seulement qu'elle revêt un caractère vraiment tranché. Elle remplit presque toute la durée du gouver-

nement de 1830. Trois dates sont restées fameuses dans cette partie de l'histoire des voies ferrées : 1837, 1838, 1842. Systèmes et projets, initiative du pouvoir et tactique de l'opposition, évolutions étranges, contradictions dans les opinions, vérités énoncées, erreurs commises, services rendus, décisions regrettables, travaux effectués, ajournements funestes, crises sérieuses, mouvements factices, tels sont les points de vue principaux que la science doit examiner. On arrive ainsi à pouvoir dresser le bilan exact du gouvernement de juillet par rapport à l'économie des voies ferrées.

LIVRE TROISIÈME.

Nous arrivons à l'ère qu'on peut appeler l'ère des grandes exploitations. Après avoir signalé les caractères propres de cette période, nous portons d'abord les yeux sur les deux pays qui ont marché le plus rapidement dans la carrière, c'est-à-dire sur les États-Unis et sur l'Angleterre; puis sur la France et sur les autres pays.

États-Unis. — Angleterre.

Aux États-Unis nous étudions les procédés généraux de la confédération et les différences existant entre les États qui la composent au point de vue des travaux publics en général et des chemins de fer en particulier. Nous étudions le rôle singulier des villes qui forment le point de départ des principales artères : New-York, Philadelphie, Boston au nord, la Nouvelle-Orléans, Charleston, Savannah au sud. Enfin nous examinons le système de l'exploitation et les résultats financiers, économiques et politiques qu'il a produits.

En Angleterre, les premiers développements des *railways* conduisent bientôt à des entraînements frénéti-

ques qui offrent plus d'un côté éminemment instructif. Nous distinguons les influences qui ont aidé l'œuvre de celles qui l'ont entravée. Les deux crises de 1836 et de 1845 sont analysées et comparées. Il faut se rendre compte des artifices des entrepreneurs, des spéculateurs, des comités de direction, qui ruinèrent tant de familles, et juger la situation finale qu'amenèrent les débordements de la spéculation. Le système anglais est remarquable par un singulier mélange de force et de faiblesse. Des vices essentiels s'y montrent à côté des germes les plus féconds. Nous montrons l'abus des influences à côté du déploiement des plus utiles efforts. Nous recherchons les causes du mal et les remèdes qu'il nécessite. Parmi les ingénieurs, parmi les grands propriétaires, parmi les spéculateurs, on découvre des personnalités fameuses dont la physionomie mérite, à des titres divers, d'être esquissée, et dont les actes fournissent matière à des observations d'une utilité générale. Nous verrons quel est aujourd'hui le régime des chemins anglais après les réformes qu'il a éprouvées, quels sont les résultats qu'il donne et aussi quelle différence essentielle le sépare du régime américain et du régime adopté dans notre pays.—De quels bons éléments la science économique lui est-elle redevable ?

Continent européen.

La France. — La période des développements en France embrasse, comme la période des discussions, trois phases marquées d'un caractère distinct.

La première phase qui commence sous le gouvernement de 1830 et qui est interrompue d'abord par des embarras industriels, et ensuite plus profondément par la révolution de février, se continue jusqu'à la fin de l'année 1851. La science a besoin de rechercher et d'ap-

profondir les principes qui ont été successivement proclamés ; elle a besoin de se rendre compte des conséquences qui se sont manifestées.

La seconde phase s'étend de l'année 1851 à l'année 1856. De notables changements s'accomplissent alors, l'ancien système est renouvelé de fond en comble ; il convient de caractériser les changements opérés et l'attitude prise par le gouvernement, d'apprécier les résultats obtenus. A la suite de l'impulsion extraordinaire que reçoivent les voies ferrées, leur influence se développe rapidement ; elle passe du domaine purement industriel dans le domaine politique. Les perspectives sont tout à coup singulièrement élargies. Dans cette phase rentrent les grands remaniements du réseau national, les fusions des compagnies entre elles, et une masse de faits financiers et industriels d'une importance capitale.

La troisième phase date de l'année 1857. Elle a des caractères qui lui sont propres à plus d'un point de vue.— Nouvelles conditions introduites dans les cahiers des charges, situation faite aux compagnies par rapport à l'exploitation de leur privilége, comme par rapport à l'exécution de nouvelles lignes ; concentration croissante des entreprises ; voilà des éléments dont l'économiste doit interroger la portée et la signification. A mesure que l'importance sociale des chemins de fer s'affirme et s'agrandit, les questions se multiplient, c'est incontestable ; seulement il reste à savoir si à des difficultés plus nombreuses ne correspondent pas aussi de nouveaux moyens de solution. Les faits se pressent ici devant la science économique.

Autres pays du continent européen.

Nos études s'adressent d'abord à l'Europe centrale comprenant la Belgique, l'Allemagne, la Hollande et la

Suisse ; puis à l'Europe septentrionale qui embrasse la Russie, la Suède, la Norwége et le Danemark ; enfin à l'Europe méridionale, c'est-à-dire à l'Italie, à l'Espagne, au Portugal, à la Turquie et à la Grèce.

Pour ces divers pays, nous adoptons une marche analogue à celle que nous avons suivie pour l'Angleterre et les États-Unis.— Quelles règles économiques chaque État avait-il établies, quels succès a-t-il remportés dans la lice ? Si les grandes entreprises offrent des traits singuliers, si l'exploitation présente quelques circonstances particulières, nous ne manquons pas d'en faire la remarque. Nous nous appliquons à spécifier les aspects différentiels. Il y a certains pays, la Belgique et l'Allemagne, par exemple, qui se sont mis dès longtemps à l'œuvre avec une remarquable ardeur, et où par conséquent l'économiste peut recueillir une abondante moisson de faits. Il y en a d'autres, comme la Russie, les péninsules italique et ibérique, où le bilan du passé n'a qu'une importance assez secondaire, et où tout l'intérêt se concentre à peu près sur les symptômes de l'avenir.

Pays situés hors d'Europe, les États-Unis exceptés.

Nous classons ici les œuvres éparses déjà exécutées, soit dans les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, soit sur l'isthme qui unit les deux Amériques, soit dans quelques États de l'Amérique méridionale, soit dans les Indes ou dans l'Australie. Il est curieux de suivre sur ces terres lointaines les débuts du mouvement, d'enregistrer les premiers faits. Certains projets étudiés ou en cours d'exécution sollicitent particulièrement les regards, par exemple : les projets de construction dans les possessions anglaises de l'Inde ou dans nos possessions du nord de l'Afrique. Des obstacles d'une nature spéciale sont à

prévoir dans l'Indoustan, moins encore peut-être pour la construction que pour l'exploitation des lignes sur un sol qui ne paraît plus guère devoir être pour l'Angleterre une possession complétement soumise. Il y a des différences à signaler entre les chemins projetés par les Anglais dans l'Asie méridionale et ceux que la France fait étudier sur les rivages septentrionaux de l'Afrique ; mais ici nous touchons précisément à la seconde partie de notre travail, aux appréciations concernant l'avenir.

DEUXIÈME PARTIE

L'AVENIR ET LES CHEMINS DE FER.

Développements et transformations. — Réformes et perfectionnements. — Régime de l'exploitation et principes de la science économique. — Influence des chemins de fer sur la richesse privée et sur la richesse publique ; — sur l'agriculture, — l'industrie et le commerce ; — sur la politique et sur le côté moral de la sociabilité.

De même que la première partie de cet ouvrage embrassait trois périodes diverses, — la période des origines, celle des études et des discussions, et celle des grandes exploitations, — de même cette seconde partie se rapporte à trois ordres d'idées et de phénomènes tout à fait distincts. Quand les regards se dirigent vers le champ de l'avenir, ils y rencontrent d'abord les extensions probables que recevront les réseaux existants sur les différents points du globe. En second lieu se présentent les perfectionnements et les réformes, qui ne peuvent manquer d'avoir lieu dans le régime des voies ferrées et dans le système de l'exploitation, et les enseignements que la science économique doit fournir à ce sujet. Enfin, l'avenir apparaît avec des résultats encore voilés sans doute, mais qui doivent nécessairement se lier aux faits déjà acquis à la science, et que *l'œil de l'esprit*, comme dit

Hamlet, tâche de dégager des nuages qui les entourent : résultats industriels et financiers, politiques et moraux.

LIVRE PREMIER.

Quels résultats promet l'avenir par rapport à l'expansion des lignes dans le monde.

Ici vient l'étude des caractères généraux et particuliers du mouvement. Les différences tenant au génie natif des nations, comme à la situation topographique des pays, auront une influence énorme. Pour apprécier la part réservée à chaque peuple, nous formons plusieurs groupes distincts et nous suivons dans ces divisions l'ordre adopté dans la période des grandes exploitations.

Le premier groupe comprend encore cette fois l'Angleterre et les États-Unis qui sont placés à certains points de vue sous une latitude morale analogue, et qui d'ailleurs, dans le mouvement progressif des chemins de fer, ont toujours marché côte à côte. Mais au lieu de continuer à rencontrer désormais chez ces deux nations des analogies mêlées de quelques dissemblances, nous verrons des différences profondes mêlées seulement de quelques analogies.

Le continent européen attire ensuite nos regards. Nous commençons par considérer la France et par rechercher quelles sont les extensions probables de son réseau. L'œuvre accomplie déjà permet de prévoir aisément l'œuvre à venir. On peut en dire autant de la plupart des pays de l'Europe centrale. Mais pour les régions de l'Europe septentrionale, pour la Russie surtout, et pour les pays de l'Europe méridionale, la situation diffère complétement. Comme tout ou presque tout y est encore à créer, tout ou presque tout y reste plus ou moins enveloppé d'incertitudes. Seulement on peut s'aider des faits

qui se sont passés ailleurs, pour déterminer là aussi quelles sont les éventualités les plus probables. Nous nous demandons s'il est permis de compter sur l'achèvement prochain des voies ferrées de l'extrême midi de l'Europe, ou de celles composant le vaste réseau russe qui a soulevé une longue polémique, polémique trop vive pour avoir pu aboutir à des conclusions impartiales.

Quant aux pays situés hors d'Europe, à ceux où nous avons déjà trouvé des lignes exécutées, et à ceux dont la tâche demeure entière, ils offrent une arène immense aux développements futurs. Que de questions se pressent dans l'esprit quand on promène ses regards sur les civilisations si diverses et si étrangement immobiles du continent asiatique, sur les empires naissants de l'Amérique méridionale, sur les districts de l'Afrique accessibles aux Européens, et sur le monde nouvellement sorti du sein des mers australes!

L'appréciation comparative de l'avenir des différents groupes au point de vue financier rentre dans le troisième livre de cette seconde partie. Nous devons seulement nous interroger ici sur les circonstances qui peuvent hâter l'épanouissement des voies ferrées, et sur les initiatives individuelles qui servent le mieux ce grand intérêt de la civilisation.

LIVRE DEUXIÈME.

Quels résultats promet l'avenir par rapport aux réformes et aux perfectionnements à introduire dans le régime économique et dans l'exploitation commerciale des voies ferrées.

Nous émettons d'abord quelques réflexions sur les réformes à réaliser. Puis nous arrivons aux questions générales concernant l'exploitation. — Systèmes divers : exploitation par l'État, exploitation par les compagnies.

Le système actuellement suivi en France réclame une

attention toute spéciale. Nous l'envisageons sous ses aspects multiples; nous en étudions tous les éléments en les abordant du point de vue économique.

1° *Les compagnies considérées dans leurs rapports avec le public.*

Nous entendons parler, non-seulement des relations avec les voyageurs ou avec les expéditeurs de produits, mais encore de celles que les compagnies ont journellement avec d'autres entreprises de transport. Des questions restent à résoudre, soit en ce qui concerne l'économie des tarifs, soit en ce qui concerne les diverses conditions du service, soit en ce qui concerne la concurrence de la navigation ou du roulage. — Préjugés et fausses idées. — Plaintes et prétentions diverses. — Comment la science peut servir à corriger les vices et à faire disparaître les abus.

A ce même ordre d'idées se rattache l'examen des divers éléments économiques de l'exploitation. — Installation comparée des services dans divers pays. — Transformations et perfectionnements présumables. — Exemples.

2° *Les compagnies considérées dans leurs rapports avec l'autorité publique.*

Rôle actuel attribué à l'État; — raisons de l'intervention de l'autorité publique; — moyens d'action; — modifications présumables dans le régime légal existant. — Principes qui président à la liberté et à la responsabilité des compagnies. — Contrôle de l'État, ses limites. — On verra que dans l'ordre des rapports des compagnies avec l'autorité publique, la science économique appuyée sur ses principes peut dès à présent, avec les faits accomplis, arriver à des conclusions d'une précision remarquable.

3° Les compagnies considérées dans leur propre organisation.

Cette question embrasse l'examen du régime organique des compagnies dans ses principaux ressorts. La science s'inquiète des vices qui peuvent s'y glisser et qui entraînent toujours des déperditions de force. Elle étudie les règles générales suivies à l'égard du personnel, comme celles qui sont appliquées à la gestion du matériel. Elle apprécie, du point de vue de l'intérêt public, l'utilité de telles ou telles situations, de telles ou telles combinaisons. Une des parties les plus délicates de sa tâche consiste à déterminer l'étendue de la responsabilité des agents à tous les degrés de la hiérarchie. — Garanties résultant d'une responsabilité effective, équitablement répartie; peut-on arriver à les obtenir?

4° Les compagnies considérées dans leurs rapports avec l'intérêt individuel des membres qui les composent.

Rien de plus difficile que de suivre dans la pratique la situation relative de l'administration des compagnies et des actionnaires. Il y a cependant une nécessité absolue pour la science de poser solidement quelques principes.

L'intérêt des actionnaires se résume en un mot : assurer une bonne gestion. Mais quels moyens d'atteindre le but? La question ne concerne pas exclusivement les détenteurs d'actions. L'État y est intéressé sous plus d'un rapport : il y est intéressé parce que d'une bonne gestion dépend l'essor des forces productives du pays; il y est intéressé parce que les titres sont disséminés en un si grand nombre de mains que le fait privé acquiert les proportions d'un fait d'ordre public. Les garanties actuelles sont-elles assez rassurantes? Suffisent-elles, par exemple, pour prévenir les abus dans la comptabilité générale, dans la supputation des frais d'établissement et des dépenses

d'exploitation en vue de déterminer les dividendes? Suffisent-elles pour rendre impossible toute fraude dans les déclarations d'emploi?—Beaucoup de bons éléments existent sans aucun doute dans les compagnies pour assurer un contrôle exact et efficace; mais il faut rechercher si l'état des choses comporte des améliorations. L'autorité peut-elle intervenir? Dans quelles limites? Sous quelle forme? Y a-t-il des cas où la responsabilité puisse remonter jusqu'aux administrateurs?

5° Les compagnies considérées dans leurs rapports avec leurs créanciers.

La question de la dette des chemins de fer a été une des plus controversées dans le monde financier. A quelle conclusion arrive la science relativement aux obligations des compagnies? Quelle est la valeur économique du calcul en vertu duquel elles sont émises? Doit-on imposer des bornes aux émissions, soit au point de vue du crédit public, soit au point de vue des forces des sociétés exploitantes? — Notre ouvrage touche ensuite à ce qu'on peut appeler le vif de la question : il s'agit d'examiner si les dettes des compagnies telles qu'elles sont constituées, avec le chiffre auquel de semblables dettes semblent devoir s'élever par suite de l'extension du réseau, seront ou non embarrassantes pour l'avenir.

Le livre deuxième se termine par l'énoncé des conditions générales qui doivent diriger les exploitations dans leurs rapports avec l'État, avec le public, et avec tous les intérêts qu'elles rencontrent dans leur orbite.

LIVRE TROISIÈME.

Quels résultats promet l'avenir à l'agriculture, à l'industrie, au commerce, aux valeurs financières des compagnies, aux intérêts de l'ordre politique et de l'ordre moral.

Ce livre débute par quelques généralités. Il y a là,

en effet, des signes généraux à faire ressortir avant d'arriver à l'appréciation des conséquences particulières.

1° *Résultats économiques et financiers.*

Développement de la richesse. — Nos observations portent d'abord sur les développements de richesse que les chemins de fer doivent amener. Nous analysons dans ses caractères essentiels le principe vivifiant qui réside dans les nouvelles voies de communication et les conditions auxquelles il est subordonné. — Les chemins de fer créent des facilités de mouvement; mais comment le fait de créer du mouvement aboutit-il à créer la richesse? La vérification veut être faite en ce qui concerne le transport des produits et en ce qui concerne le transport des personnes. — Distinction importante à établir. — Loi singulière à mettre en évidence.

Agriculture. — Industrie. — Commerce. — Passant ensuite à l'influence des chemins de fer sur les différents éléments du travail, nous tâchons de nous rendre compte des services qu'ils rendent déjà et de ceux qu'ils doivent rendre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce des nations. Au point de vue agricole, nous examinons les conséquences des facilités qu'ils procurent pour le transport de matières premières ou de produits qui n'ont souvent qu'une valeur très-minime, et la plus-value qu'ils donnent à la terre; au point de vue industriel et commercial, l'élan qu'ils impriment à la production et aux échanges. Nous nous demandons ce qu'ils peuvent pour établir dans le monde, entre la production et la consommation, cet équilibre qui est une des conditions principales de la prospérité publique, et dont la rupture devient la cause de tant de crises.

Quelques questions capitales qui tiennent aux précé-

dentes, trouvent ici leur place. Ces questions sont relatives à l'influence que les chemins de fer peuvent exercer sur les salaires et sur la condition des familles ouvrières, sur le prix des choses, des denrées de première nécessité ou des produits de luxe. La transformation qu'ils secondent avec tant de force en ce qui concerne l'état relatif de la richesse immobilière et de la richesse mobilière, réclame également une analyse approfondie. — Il en est de même du rôle des chemins de fer dans l'approvisionnement des grands centres de population; il en est de même de leur influence sur la population des villes et des campagnes, sur la fortune des districts qu'ils parcourent, sur les cités intermédiaires, sur les villes où aboutissent les têtes de lignes, en un mot, sur tous les côtés économiques de la vie sociale.

Impôt. — Dette publique. — La fortune publique est directement intéressée sous des formes diverses dans l'avenir des voies ferrées. Ces constructions sont déjà, en fait, une source de revenu au moyen de l'impôt. Les chemins de fer constituent-ils une matière spécialement imposable? A quelle condition, dans quelle mesure, sous quelles formes? — Situation relative du trésor et des compagnies. — En rappelant plus haut l'importance de la science économique, nous avons fait allusion à l'aide que les routes ferrées pourraient prêter à l'État pour l'allégement de la dette publique. Cette question trouve ici sa place naturelle.

Les institutions de crédit et les chemins de fer. — Voici un terrain tout nouveau, et cependant de nombreux changements y ont été déjà effectués. — Institutions financières, anciennes et nouvelles, dans leurs rapports avec les voies ferrées. — Effets des chemins de fer sur le crédit public et privé dans un État, et sur le crédit inter-

national. La rapidité des communications tend à établir entre les peuples une solidarité croissante et à universaliser, en les rendant partout identiques, les conditions du crédit comme toutes les conditions de l'ordre économique.

Avenir financier des compagnies. — Comparaison des différents groupes existant dans le monde, sous le rapport financier. — Quelles lois président à l'accroissement des revenus? Calculs et appréciations pour les principaux groupes. — Causes diverses d'augmentation et de diminution des produits. — Perfectionnements qu'on peut attendre de la science, et concurrence que de nouvelles applications scientifiques pourraient susciter. Faut-il craindre l'épuisement des gîtes houillers? Que faut-il penser de la locomotion aérienne? Que faut-il espérer de l'application des forces de l'électricité?

Dans l'état actuel des choses, et au point de vue des capitalistes sérieux, quels placements paraissent le plus sûrs et le plus profitables, soit en ce qui concerne le réseau français, soit en ce qui regarde les réseaux étrangers?

2° Résultats politiques.

On a sans aucun doute compris déjà que les résultats appartenant à l'ordre économique touchent pour la plupart à la politique. Il existe entre les deux sphères de l'économie et de la politique des relations intimes et permanentes. L'impôt, par exemple, est en un certain sens, une matière politique; mais nous avons dû nous déterminer dans le classement par les caractères fondamentaux de chaque question. Nous nous occupons maintenant des résultats qui peuvent réagir directement sur la politique intérieure ou extérieure.

Nous étudions à ce point de vue l'influence des che

mins de fer sur la vie et la puissance des peuples. — A l'origine, les voies ferrées avaient un rôle exclusivement national. L'époque actuelle nous montre, au contraire, leur tendance irrésistible à favoriser les rapports internationaux. — Faits nombreux et divers; — traités conclus; — congrès spéciaux, etc.[1] — La mission réservée ici à l'avenir n'est-elle pas de relier entre elles les différentes parties du monde et les diverses branches de la famille humaine?

Droit international en matière de chemins de fer. — But à poursuivre; principes que la science conseille. — Formalités douanières, — formalités de police. — Influence manifeste des voies ferrées, par suite du rapprochement qu'elles opèrent entre les peuples, sur la paix

1. L'idée des congrès en matière de chemins de fer est tout à fait entrée dans les habitudes de l'Allemagne. Plusieurs réunions de ce genre ont déjà eu lieu. L'une des plus importantes s'ouvrait à Francfort-sur-le-Mein le 20 juillet 1857. Les chemins de fer allemands n'y étaient pas seuls représentés. Quelques administrations françaises, suisses et autrichiennes y avaient des délégués. Outre les directeurs des lignes de fer construites par les États allemands, on y comptait trente-deux administrations privées. Le moment n'est pas venu de s'expliquer sur la mission de ces congrès, mais nous pouvons donner dès à présent un plein assentiment aux réflexions qu'émettait au sujet du congrès de Francfort un recueil étranger.

« On conçoit tous les perfectionnements qui doivent naturellement résulter d'une aussi nombreuse réunion d'hommes spéciaux, qui apportent le fruit de leurs études, faites dans toutes les parties de l'Europe, pour le mettre en commun dans ces réunions. Ces congrès sont le complément nécessaire du régime organique des chemins de fer; ils auront pour résultat, en mettant de l'unité dans l'exploitation générale, d'augmenter encore les bienfaits qu'on est en droit d'attendre de ces nouvelles voies de communication. » — Il nous a paru utile de préciser par ces explications le sens de ces mots *congrès spéciaux*, qui autrement auraient peut-être eu quelque chose de vague. Nous y attachons d'autant plus d'importance qu'il y a là un germe que l'avenir ne saurait manquer de développer dans des conditions toutes nouvelles. Restreinte encore dans d'étroites limites, l'institution est, on peut le dire, à l'état embryonnaire.

du monde, sur le caractère et la durée des conflits qui pourraient se produire. Dans le domaine des sentiments et des idées, comme dans celui des intérêts, les divergences s'affaiblissent ou disparaissent pour faire place à une solidarité de plus en plus étroite. Les diverses nations, au lieu d'être chacune en face des autres une sorte de camp retranché, ne doivent plus former ensemble qu'une armée, l'armée de la civilisation, aux prises avec les forces du monde physique.

Dans la politique intérieure, la facilité des communications resserre les liens entre les différentes parties d'un État. Elle doit amener la simplification des rouages administratifs. Elle est favorable aussi au perfectionnement de l'organisation politique. La même circonstance transforme la plupart des conditions anciennes de la police. — Éléments disparus ou affaiblis. — Nouveaux moyens d'action.

3° Résultats moraux.

L'examen des conséquences que les chemins de fer amèneront de plus en plus dans l'ordre moral forme la conclusion de tout notre livre. L'opinion qu'on doit se faire du mouvement économique dont ils sont l'origine dépend, en dernière analyse, de l'opinion qu'on se fera de leur influence morale. Quand l'homme vient, par des inventions aussi magnifiques, à remporter quelque grande victoire sur le monde matériel, c'est la plus noble partie de son être, c'est son âme qui triomphe. Peut-il cependant y avoir dans ce triomphe une cause d'abaissement?

Effets sur le développement de l'instruction, sur le perfectionnement de l'individu. Conséquences résultant des facilités de circulation. Ces facilités sont une source évidente de développement intellectuel; mais les applica-

tions scientifiques qui contribuent à éclairer les hommes sur les réalités de la vie, sur leur devoir aussi bien que sur leurs intérêts, ne sont-elles pas de nature à les rendre meilleurs? Telle est la suprême question dans l'analyse de l'influence morale des chemins de fer.

PREMIÈRE PARTIE

L'ÉPOQUE ACTUELLE ET LES CHEMINS DE FER

IDÉES. — SYSTÈMES. — PROCÉDÉS. — TRAVAUX. — INFLUENCES INDIVIDUELLES. — RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET MORAUX.

Aspects sous lesquels se présente la tâche accomplie par l'époque actuelle. — Divisions en périodes.

On pourrait croire, au premier abord, que l'avenir devra éprouver quelque peine pour distinguer au milieu d'événements confus, d'efforts multipliés, d'aspirations souvent contradictoires, les tendances principales de notre temps. Si l'on envisage les commencements de ce siècle, on trouve le génie des peuples absorbé par des préoccupations guerrières. Plus tard, on le voit tout occupé, dans l'arène politique, à élever péniblement l'édifice des institutions représentatives ; dans l'arène de la pensée, à vider d'ardentes querelles littéraires. Plus tard encore, le XIXe siècle semble tourmenté par un désir d'améliorations sociales, qui naît du fond même de la sociabilité moderne, mais qui échappant à toute formule pratique s'abandonne à de frénétiques entraînements. Enfin, fatigué de ses

marches et de ses contre-marches, comme accablé sous le poids des déceptions subies, ce siècle, naguère si présomptueux dans la sphère des idées abstraites, en arrive à tourner ses préoccupations les plus apparentes vers le côté matériel de la vie.

Oui, ces traits considérés isolément sont exacts; et cependant forment-ils un tableau fidèle et complet de notre époque? N'y a-t-il point des signes persistants et durables sous une mobilité extérieure? N'y a-t-il point des sources de vie, d'activité et de progrès que le milieu de ce siècle a vues jaillir plus fécondes que jamais? La civilisation n'est-elle pas aidée dans ses laborieuses luttes par de nouveaux éléments qui agrandissent la carrière devant elle et font luire à l'horizon d'encourageantes perspectives?

Aujourd'hui que le XIXe siècle a parcouru plus de la moitié de sa course, il est bien permis de se demander quelle sera sa physionomie dans l'histoire. Dans l'ordre politique, dans le domaine de la philosophie et des lettres, ce siècle, sans aucun doute, a vu se succéder de grandes tentatives et se produire des résultats mémorables. Ce n'est pas toutefois sous ce rapport qu'il fixera les regards, lorsqu'on voudra marquer son caractère distinct dans les annales de l'humanité. C'est surtout dans le domaine des intérêts matériels que le XIXe siècle aura rempli un rôle spécial. Il a consacré en l'agrandissant le principe du travail. L'industrie est devenue une vaste arène où l'individu peut aspirer hautement à tous les biens de la société. Tandis que sous l'esclavage antique ou sous le servage féodal l'homme même semblait être le principal agent à exploiter, aujourd'hui le véritable agent de l'exploitation, c'est la matière. Le monde entier, tel est le champ que la science et l'application de la science, en se développant parallèlement l'une à l'autre, ont de plus en plus livré à

nos efforts. Immense conquête, prodigieux triomphe qui marque d'un signe impérissable la tâche accomplie de nos jours!

Tous les progrès industriels de notre siècle se rattachent à l'idée qui a transformé nos moyens d'agir sur la matière, et assujetti à notre volonté des forces d'une puissance presque infinie. Utiliser de telles forces pour la production manufacturière, c'était un premier succès; mais ce ne devait pas être la plus merveilleuse conséquence de ces applications hardies. Il restait à triompher de l'espace et du temps; il restait pour ainsi dire à supprimer les distances. La révolution accomplie dans les moyens de transport est le plus éclatant témoignage que le XIXe siècle pouvait donner de son génie industriel. Aussi voyez comme le sentiment des effets attachés à la vitesse a entraîné et entraîne toutes les nations à perfectionner et à développer les voies de communication! Que de travaux, que de merveilles depuis les améliorations accomplies sur les routes ordinaires jusqu'à l'établissement de ces fils électriques qui reçoivent le dépôt d'une pensée et pourraient la porter en un clin d'œil aux extrémités de la terre! Parmi les créations contemporaines de cet ordre, celle en qui se résumeront le mieux les tendances de ce temps-ci, celle qui aura ouvert les voies les plus larges au progrès social, c'est la création des chemins de fer. Certaines découvertes, certaines applications du génie de l'homme ont le privilége de représenter mieux que d'autres le caractère de l'âge qui les voit naître. C'est à l'époque où sévit la guerre de cent ans que se produit la découverte de la poudre à canon. L'imprimerie apparaît à la veille du grand mouvement intellectuel qui va remuer si profondément le XVIe siècle. La découverte des diverses applications de la vapeur devait être l'apanage d'un temps

voué à étendre l'influence de la civilisation par le développement de sa puissance matérielle. La vapeur emportant sur des rails en fer, avec une rapidité inouïe, des masses d'hommes et des masses de marchandises, tel est bien le fait le plus saillant, le plus caractéristique, accompli dans notre temps. Le XIXe siècle sera pour l'avenir le siècle des chemins de fer.

Une fois ce trait-là signalé, il ne sera pas aussi difficile qu'on le pourrait croire de se reconnaître au milieu des circonstances plus ou moins complexes qui se rattachent à l'accomplissement de cette grande tâche. Dans le développement des voies ferrées, l'enchaînement chronologique des faits forme un fil conducteur d'autant plus sûr, que les résultats obtenus ont toujours rigoureusement procédé les uns des autres. Trois divisions répondent tout naturellement aux périodes parcourues. La première période est une période d'inventions durant laquelle s'agitent des aspirations ignorantes encore de leur but. La seconde est signalée par des études scientifiques, par des discussions multipliées qui mettent en relief de curieux côtés de la vie politique du temps. Enfin arrive l'ère des réalisations, l'ère des grandes exploitations commerciales, qui ne commence pas partout à la même heure, mais qui un peu plus tôt ou un peu plus tard, nous fait voir à l'œuvre le génie singulier de presque tous les peuples civilisés. Les nombreuses questions que soulève le régime économique des chemins de fer, questions si importantes pour toutes les classes de la société ou plutôt pour la civilisation générale, prennent naissance durant cette dernière période. L'institution des chemins de fer a donc traversé les trois phases qui se distinguent dans toute grande création. Elle a eu son âge de tâtonnements et d'essais, puis elle s'est affermie et elle a préparé son dé-

veloppement, enfin elle se répand sur toute la surface du monde.

Chacune des trois périodes a son caractère distinct, on le voit; chacune formera infailliblement pour l'avenir l'objet d'une attention particulière qui permettra de considérer les voies ferrées dans leurs divers degrés de développement, et d'apprécier les résultats industriels, politiques et moraux successivement obtenus. La science économique appliquée aux chemins de fer, en suivant l'institution à travers ces trois périodes, recueillera des enseignements indispensables pour asseoir ses principes et déterminer le cercle de sa mission.

LIVRE PREMIER

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.— PREMIÈRES MANIFESTATIONS DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE.

Idée générale de la première période.

Quoique cette période ne soit, sous un certain rapport, qu'une période d'essai, elle a vu s'effectuer des conquêtes importantes qui la recommanderont à jamais aux méditations de l'avenir. On y assiste aux premiers épanchements d'une pensée toute nouvelle, aux premiers débats sur une application réservée à de si hautes destinées. Cette période a vu se dessiner quelques individualités énergiques, hardies, ingénieuses, qui ont frayé la route dans une arène immense, semée de mille obstacles.

On agit visiblement alors sans savoir où l'on va, sans apercevoir la portée des changements qui se préparent. Cependant des élans vigoureux se manifestent et présagent un grand développement. A l'âge héroïque où l'on se trouve, l'instinct occupe comme toujours plus de place que le calcul; mais au milieu d'élans tout spontanés et purement instinctifs des germes féconds s'annoncent de toutes parts.

Pour rechercher quel sera le jugement de l'avenir sur cette première phase, nous n'éprouvons aucun embarras;

nous échappons presque à la sphère des conjectures. Les choses ont en effet marché si vite que nous sommes déjà la postérité pour les hommes et les choses de la première heure. Les individus qui ont alors rempli les rôles principaux ont presque tous disparu de la scène, ou du moins ils n'y figurent plus d'une manière active. Dès aujourd'hui, il n'en coûte pas plus d'efforts qu'il n'en coûtera dans cent ans pour se montrer impartial et juste envers eux et envers leurs œuvres.

Autre remarque. Chacun des peuples dont les débuts ont laissé des traces plus ou moins profondes, est sorti depuis longtemps de la période originelle. Le livre de l'histoire est ouvert; on peut y relever tous les actes propres à caractériser l'action singulière de chaque nation. Nous y chercherons d'abord quelles ont été, en fait de créations de chemins de fer, les premières ébauches exécutées chez les peuples étrangers; nous arriverons ensuite à la part que peut réclamer la France.

PREMIERE SECTION

LES PAYS ÉTRANGERS DURANT LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.

CHAPITRE I

L'ANGLETERRE

I

Perfectionnement des anciennes voies de communication : routes et canaux. — Influence de ce mouvement par rapport à l'avénement des chemins de fer.

Le désir à peu près universel d'améliorer les anciennes voies de communication était venu, dès le début de ce siècle, révéler les tendances de notre époque. Des deux pays qui donnèrent l'exemple d'essais hardis et systématiques, l'un tenait en Europe le premier rang dans la carrière de l'industrie, l'autre se développait avec une étonnante exubérance sur un sol affranchi d'entraves. Longtemps avant que la vapeur fût employée comme moyen de locomotion, l'Angleterre et les États-Unis entreprenaient des travaux qui devaient peu à peu lui préparer la carrière.

Nous voyons d'abord les Anglais tout occupés à renouveler chez eux le système de la grande voirie ; au lieu de routes rares ou mal entretenues, ils dessinent un réseau magnifique qui enveloppe leur île. Pour se former une

idée de l'étendue des résultats obtenus, il est utile de se rappeler combien les routes étaient encore déplorables à une époque fort peu distante de nous. Un historien anglais dont les travaux jouissent d'une haute et légitime autorité, M. Macaulay[1], a dépeint sous les couleurs les plus sombres l'état des choses, sous ce rapport, à la fin du XVIIe siècle. Les grandes routes étaient bien plus négligées qu'on ne l'aurait pu supposer d'après le degré de richesse et de civilisation auquel l'Angleterre était déjà parvenue. Sur les meilleures, les ornières étaient profondes, les pentes si rapides qu'elles ressemblaient à des précipices, et souvent il était presque impossible, dès que le jour baissait, de distinguer le chemin des champs de bruyères ou des marécages qui le bordaient. Un personnage habitué à suivre la route de Leeds à Londres a relaté, dans le journal de ses excursions, une série de dangers et de désastres qui pourraient suffire à défrayer le récit d'un voyage aux mers glaciales ou dans le désert du Sahara. En 1685, la route conduisant à Holyhead par le pays de Galles, et qui est la grande voie de communication de Londres avec Dublin, était si mauvaise qu'un vice-roi d'Irlande, allant s'embarquer pour se rendre à son poste, se vit obligé de requérir le secours des paysans d'alentour, afin de tirer sa voiture des fondrières où elle tombait à chaque instant. Nous pouvons juger, d'après ces exemples, ce qu'étaient les routes moins importantes!

Ce n'est pas avant le milieu du XVIIIe siècle que les Anglais commencèrent à s'occuper un peu sérieusement de l'amélioration de leurs grandes routes. Les anciens intérêts, ceux de la propriété foncière, se trouvaient en parfait accord sur ce point avec les intérêts nouveaux, les inté-

1. V. *The History of England*, par Macaulay, vol. I, pages 367 et 368 (Edition de Leipzig).

rêts industriels. Si le commerce réclamait pour ses mouvements des facilités agrandies, l'aristocratie anglaise avait aussi de son côté un réel besoin de rendre moins incommodes l'accès de ses châteaux et l'exploitation de ses champs. A une autre époque, il est vrai, un siècle plus tôt, alors que s'établissaient les premières voitures publiques, des appréhensions aveugles l'avaient poussée à combattre à outrance cette innovation. Les propriétaires fonciers soutenaient qu'on allait dépeupler les campagnes et porter le trouble dans les mœurs domestiques[1]. Mais peu à peu ces craintes avaient disparu ; l'aristocratie s'en était si bien dégagée, elle comprenait si bien le prix des communications faciles, que sa protection s'offrait d'elle-même à toutes les industries propres à améliorer le système des transports. Pendant qu'on travaillait aux routes, la noblesse anglaise consacrait son argent et ses loisirs à l'amélioration de la race chevaline indigène. Elle encourageait l'art de construire les voitures ainsi que tous les arts accessoires; aussi atteignirent-ils rapidement à une perfection inconnue chez aucun autre peuple. Objet des soins les plus attentifs, le métier de postillon se transformait en une science véritable, dont l'étude était entourée de considération, et à laquelle ne dédaignaient pas de se vouer, en manière de passe-temps et avec l'excentricité particulière aux Anglais, des hommes appartenant aux familles aristocratiques.

Grâce à cette sollicitude, en un quart de siècle tous les services publics doublent leur vitesse, ils la triplent quel-

1. En 1662, l'Angleterre ne comptait que six voitures publiques, récemment installées et en butte à mille attaques. Un siècle environ plus tard, en 1742, il fallait encore deux jours entiers pour aller de Londres à Oxford (90 kilomètres), tandis qu'en 1832 les diligences effectuaient ce trajet en six heures.

quefois. Si nous reportons nos regards en arrière, jusque dans les trente premières années du XIXe siècle, nous reconnaissons que nulle part au monde le transport des voyageurs ne s'effectuait avec autant de rapidité et de sécurité qu'en Angleterre. On allait presque toujours au galop; mais aussi les chevaux étaient parfaitement traités ; on suivait à leur égard une règle qu'il est toujours bon de rappeler et qui consistait à les bien nourrir et à en changer souvent au moyen de relais très-rapprochés les uns des autres. Les voitures avaient atteint un degré de solidité, de souplesse et de commodité que nous n'avons presque jamais vu chez nous. On avait eu l'heureuse idée d'abaisser la caisse des diligences et on les avait ainsi rendues presque *inversables*.

Ce désir croissant d'aller vite, qui disposait les esprits à se passionner plus tard pour les voies ferrées, avait stimulé le zèle des ingénieurs; c'était à qui trouverait de nouveaux moyens de construire les routes en amoindrissant les aspérités du terrain. Un système bien connu, celui de Mac-Adam, qui consiste à polir la surface du sol, obtint, comme on sait, un succès considérable et fut peut-être vanté avec exagération. Une autre méthode, celle des routes dites *routes à la Stevenson*, un moment très-préconisée, se rapprochait de l'idée même des chemins de fer. Elle consiste à poser sur les routes des assises en larges pierres solidement jointes, formant deux bandes, et sur lesquelles portent les roues des voitures[1]. Une pareille installation eût été trop coûteuse sans doute pour être pratiquée

1. On a pu voir une sorte d'échantillon des routes à la Stevenson aux portes de Paris, entre l'Arc de Triomphe de l'Étoile et Neuilly. Établie vers l'année 1847, avec une double voie, cette construction s'est assez promptement dégradée, et n'a pas atteint son but. Les voituriers semblaient même l'éviter, probablement à cause de la régularité qu'elle eût exigée dans la marche de tous les véhicules qui l'auraient suivie.

sur toute la longueur des grandes voies de l'Angleterre; mais elle paraissait applicable aux parties les plus escarpées, les plus difficiles à franchir. On avait pensé un moment à employer le fer forgé, au lieu de pierres, dans le système Stevenson; toutefois on dut reconnaître que cette matière était d'un prix trop élevé pour qu'il fût possible, à moins d'énormes sacrifices, d'en recouvrir d'aussi larges surfaces. Le fer avait, d'ailleurs, l'inconvénient d'être trop glissant, inconvénient réel dès qu'on prétendait maintenir les pentes existant sur les routes ordinaires.

Pendant qu'on s'efforçait avec tant d'ardeur d'accélérer les voyages par terre, on n'était pas moins préoccupé de rendre facile et peu coûteux le transport par eau des matières premières et des marchandises. On se livrait avec ardeur à la construction des canaux. Avant 1760, pas un seul canal n'existait sur le sol anglais; le premier qui fut établi, celui de Liverpool à Manchester, était dû à l'initiative d'un personnage fort entreprenant, le duc de Bridgewater, dont il a gardé le nom. On avait d'abord considéré cette œuvre comme un acte de folie. A quelques années de là, cette *folie* devint un exemple qu'on s'efforça de suivre sur tous les points du pays. Ces voies nouvelles s'étendirent bientôt sur un espace d'environ 8,000 kilomètres [1]. Des bénéfices presque fabuleux réa-

1. C'est à ce chiffre environ qu'on était arrivé en 1818. — Il est curieux de savoir à quel chiffre se sont élevés en moyenne les frais de construction de ces canaux. Il en a été fait des évaluations diverses; mais celle de ces évaluations qui nous paraît la plus plausible a été produite en 1838, à la chambre des députés par le directeur général des ponts et chaussées. « Savez-vous, disait-il, à combien revient en Angleterre une lieue de canal? On en a réduit le chiffre à 586,000 fr.; c'est une erreur, et d'après le relevé que j'ai pu faire de la dépense d'un assez grand nombre de canaux, je trouve que cette dépense s'est élevée à 800,000 fr. au moins par lieue. » — 200,000 par kilomètre. (V. *Moniteur* du 10 mai 1838.)

lisés dans quelques-unes de ces opérations avaient précipité l'élan de la faveur publique. Il y a tel canal qui valut pendant cinquante années à ses actionnaires un revenu égal au chiffre primitif de chaque action. Le canal de Bridgewater rapporta jusqu'à deux millions et demi de francs par année; c'était à peu près ce qu'il avait coûté [1]. Il n'était par rare de voir ces titres monter jusqu'à plus de vingt fois leur valeur originelle. Mais cette prodigieuse fortune n'appartint qu'à quelques canaux.

On devine sans peine quelle hostilité devaient rencontrer chez les détenteurs des titres de ces voies navigables artificielles les premières tentatives de locomotion sur des routes ferrées. Les canaux s'étaient accoutumés à exploiter les besoins du commerce avec une âpreté d'autant plus intraitable qu'ils se croyaient généralement à l'abri de toute concurrence. Là où l'existence de plusieurs voies aurait pu amener l'abaissement des tarifs, des accords s'étaient formés entre les compagnies de manière à perpétuer le monopole. Les propriétaires du canal de Bridgewater, par exemple, et ceux d'un second canal construit peu d'années après le premier entre les deux mêmes points, s'étaient entendus dès l'année 1810. Dans la fixation des tarifs, ils ne craignaient pas d'aller jusqu'à de révoltants abus. Sachant que le manque d'eau rendait une nouvelle construction absolument impossible, ils agissaient en maîtres absolus du marché.

La guerre que les canaux soutinrent contre les premiers projets de voies en fer, guerre ardente, féconde en invectives et en chiffres faussés, se prolongea durant

1. On trouvera des détails très-curieux sur l'audacieuse entreprise du duc de Bridgewater, notamment sur les obstacles qu'il eut à vaincre, dans l'ouvrage intitulé : *Des canaux navigables*, par Huerne de Pommeuse.

plusieurs années. On soutint d'abord que les chemins de fer étaient un rêve et une impossibilité, même en ce qui concerne les voyageurs; puis, quand on se vit obligé de battre en retraite devant d'heureux essais, on continua du moins de contester leur utilité pour le transport des marchandises, n'admettant d'exceptions que pour les cas tout à fait exceptionnels, tels que l'exploitation des houillères. On fit valoir, en les exagérant, les dépenses qu'occasionnerait le matériel nécessaire. Les frais, disait-on, seront écrasants, parce que le chargement à mettre sur chaque wagon est limité par la force des essieux. Sur les canaux, au contraire, où les chargements n'ont pour bornes que l'étendue des bateaux que l'eau peut porter, le capital engagé est presque insignifiant et permettra toujours des transports infiniment peu coûteux. Les novateurs qui avaient déjà dans leurs poches des plans de *railways* n'étaient pas embarrassés pour répondre. Ils disaient que la répétition des voyages compenserait la différence des poids susceptibles d'être transportés. Ils s'étendaient avec plaisir sur les dangers inhérents aux voyages par eau, sur les perturbations occasionnées dans le service soit par les glaces pendant l'hiver, soit par la sécheresse durant l'été. Ce n'est qu'après beaucoup de peine qu'on en vint à reconnaître la division qui devait se produire pour une période plus ou moins longue dans la masse des transports : les matières pesantes, non susceptibles de s'altérer en route, d'un prix peu élevé, restant généralement fidèles aux canaux, les articles plus délicats, d'une pesanteur moindre proportionnellement à leur valeur, plus pressés, d'ailleurs, de figurer sur les marchés, formant la riche clientèle des nouvelles routes.

Cette lutte, qui tenait à si peu de distance de nous les

esprits en suspens, fournit encore, à l'heure qu'il est, des enseignements utiles à recueillir. Ce furent les abus commis dans l'exploitation des canaux, ce furent les tarifs exagérés, les exigences tracassières, qui contribuèrent le plus, dans le principe, à rallier les négociants et les industriels à la cause encore douteuse des chemins de fer. Avec de la modération dans l'exercice de leur privilége, les détenteurs en auraient joui un peu plus longtemps. Cela est si vrai que les promoteurs du *railway* projeté entre Liverpool et Manchester, inquiets sur les résultats de cette entreprise, essayèrent au dernier moment, mais en vain, de s'entendre avec les administrateurs des canaux. Il ne faut point se lasser de le rappeler hautement : plus le privilége se croit abrité sous d'inexpugnables remparts, et plus il aurait besoin de se défier de ses entraînements. L'opinion de l'Angleterre, cette pensée publique habituée à se placer au-dessus des préoccupations individuelles, frappée elle-même des énormités reprochées aux canaux, y vit une raison de plus pour se rallier à la puissance nouvelle, encore entourée de mystères, mais qui promettait de mettre fin à de si choquants abus.

II

Premiers emplois de la vapeur dans l'économie des transports. — Bateaux à vapeur. — Voitures à vapeur.

Les esprits furent préparés à l'idée d'utiliser la vapeur d'eau comme moyen de traction sur les routes de terre par l'emploi de cette même force dans la navigation. Entre ces deux applications d'un même principe, la connexité est évidente. Poussée par instinct vers tout ce qui peut aider l'essor de son industrie et de son commerce, l'Angleterre se prononça pour la navigation à vapeur avec

l'entraînement qu'elle avait mis dans la construction de ses canaux, et qu'elle devait porter bientôt dans l'établissement de ses chemins de fer. Elle suivait dans l'emploi qu'elle faisait des forces de la vapeur d'eau, une tradition déjà profondément tracée. Quand le génie de James Watt eut perfectionné les appareils à vapeur et en eut pour ainsi dire discipliné la rudesse, on en fit d'abord usage dans les usines et les manufactures. Ce fut là, après une première période de véritable enfance, le second âge de la grande invention qui devait si puissamment réagir sur le monde. L'application de la même force à la navigation marque une troisième phase de son histoire.

Cette dernière application venait réaliser l'idée qu'avait conçue à une époque déjà ancienne, en 1696, notre compatriote Denis Papin, et que d'autres après lui, tels que les anglais Jonathan Hall et Patrick Miller (de 1740 à 1787), les américains James Rumsey et John Fitch (1782 et 1785), avaient continué de poursuivre. Mais l'exécution véritable de ces mêmes projets doit être rangée parmi les gloires industrielles du XIXe siècle. Lorsque Fulton traversait, en 1807, sur son bateau à vapeur, encore informe, les eaux du lac Érié, c'était bien lui qui posait le point de départ de l'immense progrès que devait amener, dans les rapports entre les nations, l'établissement de la navigation à vapeur.

Quelques publications d'outre-Manche ont essayé de mettre le nom d'un Anglais, Bell (de Helensbourg), avant celui de l'ingénieur américain; mais Bell doit se contenter d'avoir construit le premier bateau à vapeur qui ait navigué en Europe. Ce n'est, en effet, qu'en 1811, quatre ans après l'heureux essai de Fulton, qu'il construisit ce bateau appelé la *Comète*, et dont le nom mérite de rester dans l'histoire des grandes fondations industrielles. La

machine employée sur la *Comète* représentait la force de trois ou quatre chevaux-vapeur [1]. Ce navire, du port de vingt-cinq tonneaux, navigua sur la Clyde, entre Helensbourg, Greenock et Glascow [2].

Après l'expérience, si heureusement tentée par Fulton, les essais durant quelques années ne se reproduisent pas sur une large échelle. On aurait dit que l'homme sentait le besoin de se recueillir quelque temps en face de cette force nouvellement domptée qui devait plus d'une fois rompre ses freins et renverser son maître. La navigation à vapeur ne se développe d'une manière sensible que vers l'année 1820, mais elle ne s'arrête plus ensuite dans ses conquêtes. Les obstacles qu'elle avait rencontrés dans les préjugés d'un grand nombre et dans les intérêts de quelques-uns, peuvent alors être regardés comme à peu près aplanis. Les capitaux ne tardent pas à affluer dans la nouvelle arène ouverte à l'esprit d'entreprise. L'innovation reçoit une sorte de sanction officielle : l'administration des postes britanniques adopte promptement pour règle qu'elle confiera le transport des dépêches aux services des bateaux à vapeur partout où ils s'établiront.

Les progrès du nouveau mode de navigation se firent

1. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ce qu'on est convenu d'entendre par la force d'un cheval-vapeur. Le mot cheval-vapeur désigne une force capable d'élever un poids de 75 kilogr. à un mètre par seconde. Il est reçu que cette force équivaut à celle de trois chevaux de trait. Lorsqu'on veut la mettre en parallèle avec la puissance musculaire de l'homme, on l'évalue communément à celle de 21 hommes de peine.

2. Ce premier *steamer* européen n'existe plus depuis longtemps; mais le second bâtiment du même genre appelé l'*Industry*, également construit en Angleterre, et qui date de 1814, rend encore quelques services; seulement la coque et la machine ont été renouvelées, de sorte qu'il ne reste plus que la charpente proprement dite de ce vétéran de la navigation à vapeur.

remarquer, d'abord, aux États-Unis. Dès l'année 1821, on comptait dans l'Union américaine trois cents bâtiments à vapeur en pleine activité, et un nombre presque égal en construction. Quoique moins avancée, l'Angleterre eut bientôt un effectif imposant pour l'époque. Des relevés qui datent de 1825 portent à 150 le nombre des bateaux, dont les plus forts jaugeaient jusqu'à 500 tonneaux et avaient une force de 140 chevaux-vapeur. Dans leur ensemble, ces constructions représentaient à cette époque cinq mille chevaux de force et seize mille tonneaux de jauge. Vingt ans plus tard, l'Angleterre avait environ un millier de navires à vapeur de toute dimension, et on allait bientôt construire des bâtiments d'une force de 3,000 chevaux. Depuis lors le nombre des bâtiments à vapeur a augmenté sans interruption. En 1857, l'effectif de la marine marchande seule se composait de 1,669 navires, mesurant 383,598 tonneaux. Quant à la dimension des navires, on ne sait plus où elle s'arrêtera. Le monstrueux édifice appelé d'abord *Great Eastern*, et nommé plus tard *Leviathan*, qu'a fait construire une simple compagnie particulière et dont le tonnage représente environ 24,000 tonneaux, dépasse toutes les limites imaginables. Avant la construction de ce navire, dont l'utilité aurait besoin d'être établie par l'expérience, le steamer *Atrato*, bâti en 1853 et jaugeant 3,367 tonneaux, figurait sous le rapport de la capacité, en tête de la liste des bâtiments à vapeur immatriculés dans le Royaume-Uni. Quelle que soit l'issue de l'expérience tentée en ce qui concerne les *steamers* de 20,000 et de 24,000 tonneaux, on peut juger dès à présent que le jaugeage de 3,000 à 3,400 tonneaux ne saurait être tenu pour un maximum.

A l'origine, on avait prétendu emprisonner la naviga-

tion à vapeur sur les lacs et sur les fleuves où elle s'était d'abord installée ; mais elle chercha bien vite à s'échapper de ces eaux abritées. On la vit bientôt paraître sur les côtes de la Grande-Bretagne. Les premières traversées sur mer datent de 1818. On garde encore la mémoire des trajets effectués alors de Greenock à Belfast par le navire *Rob-Roy*, d'une force de trente chevaux. L'année suivante un autre bâtiment traversait la mer d'Irlande. Mais le voyage le plus long à cette époque fut celui qu'effectua un splendide navire, appelé *City of Edinburg*, entre Leith et Londres. Le parcours était d'environ 650 kilomètres.

Encouragée par ces premiers rapports avec les flots de l'Océan, la navigation à vapeur aspire presque aussitôt à créer des relations internationales. De 1820 à 1825, elle s'écarte des côtes, franchit la Manche et une partie de la mer du Nord, et relie Dieppe à Brighton, Douvres a Calais, Rotterdam à Londres.

La soumission de l'Océan fut achevée, on peut le dire, en 1825, lorsqu'un bâtiment à vapeur anglais, l'*Enterprise*, eut effectué le trajet de Londres à Calcutta par le cap de Bonne-Espérance. Ce navire était muni de deux machines de la force de 60 chevaux. Il jaugeait 500 tonneaux ; son commandant était un lieutenant de la marine royale, nommé Johnstone. L'*Enterprise* quitta l'Angleterre le 16 août 1825, avec vingt-quatre passagers, sur lesquels on comptait six femmes qui se confiaient intrépidement à sa fortune. On employa concurremment ou alternativement la voile et la vapeur. Après avoir éprouvé diverses contrariétés dans le cours de la traversée, l'*Enterprise* entra dans la rade du Cap le 13 octobre. Elle appareilla de nouveau le 21 du même mois, et quarante-neuf jours plus tard, le 9 décembre, elle mouillait devant

Calcutta, en présence d'un immense concours de spectateurs et au milieu de démonstrations enthousiastes. Le trajet parcouru dépassait 18,000 kilomètres. L'*Enterprise* fut achetée un million de francs par le gouvernement général du Bengale.

Les yeux du monde s'étaient un moment fixés sur ce navire, comme autrefois sur celui du navigateur audacieux qui découvrait pour les bâtiments à voiles cette même route des Indes-Orientales par le Cap. Les prodiges n'ont fait depuis lors que succéder aux prodiges : les *steamers* ont touché aux glaces de l'un et de l'autre pôle ; ils sillonnent aux Antipodes le grand océan Austral, et, — l'aurait-on cru en 1825 ? — ils ont mis l'Amérique à moins de dix jours de l'Europe [1]. Des améliorations notables, des perfectionnements nombreux ont été apportés dans la construction des navires à vapeur. Ainsi le fer a pris la place du bois. Moins pesants que les bâtiments en bois, les bâtiments en fer ont un moindre tirant d'eau. Ils sont, en outre, moins susceptibles de se briser en heurtant sur un écueil ou sur un bas-fond. L'hélice qui lutte aujourd'hui avec les roues dans l'ensemble des constructions nouvelles est un perfectionnement d'un autre genre, qui touche à l'économie des frais de combustible, et diminue certaines chances d'avaries. La propulsion à l'aide de l'hélice paraît être préférée par les constructeurs, toutes les fois qu'il s'agit de bâtiments spécialement destinés au transport des marchandises. On donne encore la préférence aux roues quand on recherche la vitesse de la marche, notamment pour le transport des voyageurs.

1. Un *steamer* américain, l'*Arctic*, dont la perte déplorable eut, à la fin de l'année 1854, un si grand retentissement, avait dès lors effectué un voyage de New-York à Liverpool en neuf jours et demi.

Ces transformations n'ont fait qu'élargir la carrière où l'on était entré; mais le changement même opéré dans la locomotion par eau par la substitution de la vapeur aux voiles, a produit un effet beaucoup plus général. Il a été cause que l'on s'est bientôt demandé si à l'aide du même moyen on ne pouvait pas transformer aussi la locomotion par terre, si l'on ne pouvait pas avoir des voitures à vapeur comme on avait des bateaux à vapeur. La question n'était pas nouvelle; elle prenait seulement, grâce aux circonstances, une valeur pratique qu'elle n'avait jamais eue. On avait bien, il est vrai, durant la seconde moitié du XVIIIe siècle, conçu quelques projets auxquels Watt fut un instant mêlé. On alla plus loin alors sur le continent qu'en Angleterre. Un ingénieur lorrain, nommé Cugnot, né en 1725, construisit une machine qui fut essayée en 1769 et en 1770, à Paris, où Cugnot s'était rendu quelques années auparavant. Bachaumont parle dans ses *Mémoires secrets*, de ces tentatives qui produisirent dans le temps une certaine sensation. « On a fait ces jours derniers, écrit-il sous la date du 23 octobre 1769, au sujet du premier essai, on a fait l'épreuve d'une machine singulière qui, adaptée à un chariot, devait lui faire parcourir l'espace de deux lieues en une heure, sans chevaux; mais l'événement n'a pas répondu à ce qu'on promettait : elle n'a avancé que d'un quart de lieue en soixante minutes. Cette expérience s'est faite en présence de M. de Gribeauval, lieutenant-général, à l'Arsenal. » Un autre essai fut plus heureux. « On a parlé, il y a quelque temps, est-il dit dans les mêmes *Mémoires* sous la date du 20 novembre 1770, d'une machine à feu pour le transport des voitures, et surtout de l'artillerie, dont M. de Gribeauval, officier en cette partie, avait fait faire des expériences. On l'a perfec-

tionnée depuis, au point que, mardi dernier, la même machine a traîné dans l'arsenal une masse de cinq milliers servant de socle à un canon de quarante-huit, du même poids à peu près, et a parcouru en une heure cinq quarts de lieue. La même machine doit monter sur les hauteurs les plus escarpées et surmonter tous les obstacles de l'inégalité des terrains ou de leur affaissement [1]. »

Cugnot fut le premier constructeur qui réussit à faire fonctionner une machine de ce genre. Quelques essais furent renouvelés soit en Angleterre, soit aux États-Unis, dans les premières années de ce siècle. Quoique ces efforts n'aient pas été perdus pour les ingénieurs, ils n'avaient pas amené de résultats significatifs, quand on les reprit avec une ardeur toute nouvelle de 1826 à 1833. A cette époque on était assez généralement disposé à croire que la machine à vapeur pourrait être employée sur les routes ordinaires, sans qu'il fût besoin d'y poser des rails en fer. Les voitures à vapeur circulant sur les routes excitèrent d'abord en Angleterre des espérances à peu près générales. Les intérêts alarmés par les voies ferrées, redoutant moins les voitures de ce genre, les encouragèrent par de vives acclamations. Le triomphe des chemins de fer a fait oublier quelles brillantes destinées étaient alors prédites à ces véhicules. Avec eux, on devait, disait-on, aller aussi vite que sur ces voies ferrées beaucoup trop vantées par des prôneurs enthousiastes, et on n'aurait ni montagnes à percer, ni chaussées à construire, ni rails à poser. Les routes à la Mac-Adam qui jouissaient d'une très-grande vogue, semblaient avoir été inventées tout exprès pour faciliter

1. V. Tome III, p. 58 et 233 ; édition publiée à Paris en 1830.

ces entreprises. Les tentatives eurent lieu au début sur de petites distances, à Londres ou aux environs; mais un ingénieur anglais, dont le nom acquit promptement une célébrité colossale, Gurney, entreprit enfin un véritable voyage. Il parcourut 128 kilomètres; le trajet dura onze heures. Cette vitesse de 11 kilomètres 2/3 par heure égalait à peine celle des voitures de poste. Pour cette excursion, l'appareil de Gurney avait subi une importante modification. Lors des précédents essais, la machine était attenante à la caisse occupée par les voyageurs; cette fois elle en était séparée; elle ne servait plus qu'à remorquer la voiture. Cette séparation est devenue un principe invariable sur les chemins de fer.

Le premier service régulier établi par des voitures à vapeur date de 1831, c'est-à-dire d'une époque où l'on avait déjà sous les yeux, comme nous le verrons tout à l'heure, plusieurs échantillons de voies ferrées. Les voitures à vapeur se posaient en rivales des voitures transportées sur les *railways*. A l'imitation de Gurney, d'autres ingénieurs organisèrent des services dans plusieurs directions. On compta jusqu'à quarante voitures de ce genre. Les partisans de ce moyen de traction s'écriaient bien haut que les épreuves faites étaient décisives. Si on leur objectait la lenteur de tel ou tel voyage, ils attribuaient cette lenteur à des circonstances fortuites. L'enthousiasme qu'excitaient les voitures à vapeur n'était pas toujours sincère. Ceux qui se livraient aux plus bruyantes manifestations étaient précisément les spéculateurs intéressés directement ou indirectement soit au succès de ces entreprises, soit à l'avortement des chemins de fer. La masse de la population cependant s'y associa un moment de très-bonne foi. Il y avait là une

erreur qu'il est facile de s'expliquer de la part du peuple anglais, peuple calculateur, qui n'aime pas à donner inutilement son argent. Aspirant à réaliser la vitesse dans les transports, mais s'effrayant de la dépense qu'avaient nécessitée les premiers *railways*, il était heureux de croire qu'il aurait un moyen de s'épargner d'aussi lourds sacrifices.

L'illusion du public sur l'avenir des voitures à vapeur semble s'être prolongée jusqu'en 1833. Cette illusion avait été si grande, on s'était si bien figuré que toutes les routes du Royaume-Uni allaient être parcourues par les véhicules à feu, que les nouveaux chars avaient eu des adversaires passionnés parmi les entrepreneurs chargés de l'entretien des routes publiques. Sous prétexte que le poids et la vitesse des voitures à vapeur occasionneraient de grands dégâts, ces derniers avaient obtenu du parlement un acte qui frappait les voitures à feu d'un droit beaucoup plus fort que le droit imposé sur les véhicules ordinaires. Cette surtaxe fut promptement abolie par suite de l'évidence des faits. Une enquête dirigée par un comité de la Chambre des communes n'eut pas de peine à constater que les nouvelles voitures ne détérioraient point les routes autant que les autres. Le même comité porta, cependant, un coup mortel au système, en déclarant que les voitures à vapeur ne pouvaient pas parcourir, en moyenne et d'une manière régulière, plus de 16 kilomètres par heure, vitesse insuffisante pour constituer une révolution dans les transports.

Le désappointement fut immense. Quand on comparait cette vitesse à celle que donnaient déjà les premières locomotives sur les *railways*, on ne pouvait manquer de reconnaître que nulle comparaison n'était possible entre les deux systèmes. Les voitures à vapeur pourraient-

elles au moins remplacer avantageusement les voitures attelées de chevaux là où il n'existait pas de *railways?* Les plus résolus partisans de ces appareils s'obstinèrent d'abord à le croire. Malheureusement ils virent échouer l'un après l'autre tous les services institués. Comme les secousses imprimées par la surface plus ou moins rude des routes fatiguaient excessivement la machine et nécessitaient de continuelles et coûteuses réparations, ces entreprises n'auraient pu vivre qu'en portant le prix des places à un chiffre exorbitant [1]. Chaque jour nous a éloignés davantage de ce régime bâtard, qui, en voulant associer l'ancien et le nouveau mode, se privait des avantages de l'un et de l'autre. Que la machine à vapeur réclame une voie d'une nature spéciale, les faits ont forcé tout le monde à le reconnaître. Nous allons la voir tout à l'heure en prendre victorieusement possession [2].

III

Premiers essais et premiers obstacles. — Les chemins de fer et l'aristocratie britannique. — Luttes ardentes et compositions arbitraires.— Premières expériences en fait de locomotives.

Des illusions semblables à celles qu'éveillèrent les voitures à vapeur auraient été bien plus vite dissipées qu'elles ne le furent, l'hostilité de certains monopoles, comme celui des canaux, bien plus tôt vaincue, s'il ne

1. Des essais analogues, on se le rappelle, eurent lieu en France vers la même époque sans plus de succès entre le Carrousel et Versailles.

2. Nous n'entendons pas dire qu'on n'arrivera jamais à perfectionner a machine à vapeur de manière à pouvoir l'employer sur les routes ordinaires; seulement il paraît difficile, dans l'état des choses, d'attendre de ces applications des services étendus.

s'était rencontré sur le sol britannique, pour faire cause commune avec les opposants, une influence d'un autre ordre, une influence profondément enracinée dans les traditions du pays : je veux parler de l'influence des propriétaires fonciers. La propriété territoriale s'écarta du rôle qu'elle s'était tracé à propos des routes ordinaires. Sans vouloir trop accuser cette puissance, même au moment où elle s'égare, — car elle a servi à fonder et à soutenir l'édifice politique de l'Angleterre avec ses libérales institutions, — disons pourtant qu'elle fut dans cette première phase de la question des chemins de fer une cause de lenteurs et d'embarras. Plus tard, dans une autre période de l'histoire des *railways* britanniques, ses calculs intéressés contribuèrent à déterminer des crises ruineuses. A ce moment-là, nous verrons que les choses avaient radicalement changé de face, par des raisons qui ne sont pas à l'honneur de l'aristocratie territoriale; nous verrons les propriétaires des provinces, les *country gentlemen*, pousser à la concession des projets les plus téméraires, pour avoir occasion de rançonner les compagnies dans la vente des terrains. Mais nous en sommes encore à la période des empêchements arbitraires. Comme aucune concession ne pouvait avoir lieu sans l'assentiment des deux Chambres, la propriété territoriale se servit de l'influence absolue qu'elle avait à la Chambre des lords pour entraver l'essor d'à peu près toutes les entreprises.

Les grands propriétaires, les pairs du royaume se refusaient absolument à laisser couper leurs parcs, leurs bois et leurs prairies. Ils s'effrayaient à l'idée d'une foule d'inconvénients, tous chimériques ou démesurément exagérés. On croirait à peine aujourd'hui à quelques-unes des objections soulevées. On s'écriait alors

que le feu s'échappant des locomotives incendierait les forêts et les moissons, que le bruit rendrait les châteaux inhabitables, et, en épouvantant les troupeaux, entraînerait les plus funestes accidents. Certes, les faits le prouvent avec éclat, les propriétaires fonciers, en Angleterre comme ailleurs, ont tiré un large profit des chemins de fer : on serait au-dessous de la vérité en disant qu'en moyenne les propriétés rurales traversées par ces voies nouvelles ont augmenté de 25 pour 100; mais de telles conséquences ne pouvaient se révéler tout d'un coup à des esprits prévenus. Si parfois quelques propriétaires consentaient à transiger, c'était en estimant le sacrifice d'une pure satisfaction personnelle à des sommes fabuleuses. Comme ce sont les entrepreneurs de lignes qui supportent en Angleterre, à leurs risques et périls, tous les frais des études préliminaires, les hommes les plus hardis hésitaient à s'aventurer dans de coûteuses explorations avec la triste perspective de venir, en fin de compte, échouer contre l'obstination de la Chambre des lords. Il y a eu, en effet, des cas où plus d'un demi-million de francs s'est trouvé de cette façon consommé sans fruit.

Obligés de fléchir devant cet obstacle, les partisans des chemins de fer ne se découragèrent pas. On est accoutumé chez nos voisins à réagir contre les abus avec autant d'énergie que de patience. On s'évertuait donc à mettre en lumière devant le public la folie des résistances particulières. On recueillait tous les signes propres à démontrer le véritable effet des routes ferrées sur la propriété territoriale. On réussit un peu plus tard à obtenir les déclarations de certains grands propriétaires qui, après s'être opposés avec passion à l'établissement d'un *railway*, reconnaissaient ensuite qu'ils n'éprouvaient aucun des in-

convénients redoutés. Il se fit peu à peu des conversions éclatantes, et la résistance perdit enfin de son prestige et de sa force. Les diverses publications périodiques du temps sont remplies du retentissement de ces évolutions ; mais les compagnies savaient quel était, en général, le prix de conversions qu'on croyait toutes spontanées.

Ces luttes contre les résistances de la propriété foncière, de même que tous les débats relatifs à la création des chemins de fer, remplissent l'espace de temps qui s'écoule de 1825 à 1834. C'était à partir de l'année 1825 que les esprits avaient commencé chez nos voisins d'outre-Manche à se préoccuper avec une certaine énergie de l'établissement des voies ferrées. Cette date peut donc être regardée comme le vrai point de départ de l'ère ouverte à ces opérations. Longtemps auparavant, on avait pris l'habitude, en Angleterre, de poser des rails sur le sol pour faciliter le transport des produits encombrants. Ces lignes avaient été en bois, puis en fonte, avant d'être en fer. On en faisait particulièrement usage dans les districts houillers pour voiturer le charbon jusqu'aux ports d'embarquement. Les premiers rails en fer furent établis vers l'année 1776, dans une mine de Sheffield, par un ingénieur nommé John Curr. C'était un progrès notable. Ces rails valaient bien mieux que les rails en bois si généralement employés jusque-là, et même que les rails en fonte dont l'emploi fut toujours très-restreint ; toutefois on devait attendre encore un demi-siècle avant de voir donner aux rails une destination plus féconde.

Dans l'intervalle les lignes ferrées destinées au service des houillères avaient pris un développement considérable. Avant 1820, il existait déjà dans les seuls environs de Newcastle 600 kilomètres de rails, soit au fond des mines dans les galeries souterraines, soit en plein soleil.

ces calculs auraient été troublés à chaque instant dans la pratique par quelque circonstance imprévue. Seule la vapeur présentait une force certaine, et dont il était possible de calculer le degré, de régler l'usage. Sans elle, la victoire sur l'espace restait à obtenir. Que le génie de l'homme parvînt un jour à utiliser d'autres forces motrices, il n'était pas interdit de l'espérer; mais pour le moment la machine à vapeur était le seul instrument à mettre en œuvre. On finit par s'arrêter à cette pensée, que la traction sur des rails à l'aide de chevaux pourrait être tout simplement une annexe des chemins de fer, ou bien une de ces créations purement locales, comme nous en voyons aujourd'hui quelques-unes dont l'utilité ne saurait être contestée.

Une question qui n'était plus qu'une question de forme surgit à ce moment-là. — Aurait-on des machines à vapeur à poste fixe, tirant les voitures à l'aide de cordes tendues le long des rails, ou bien se servirait-on de machines mobiles emportant avec elles les wagons chargés? — L'idée des machines fixes marquait l'enfance de l'art. Ces appareils, dont nous aurons occasion de reparler plus loin, n'auraient pas pu desservir un chemin de quelque étendue, à moins d'être démesurément multipliés. Disons tout de suite qu'on s'est borné à en faire usage pour gravir des plans inclinés dont la pente résistait à l'action des locomotives avant que ces dernières machines eussent été perfectionnées. Mais les recher-

fer, M. Mathieu (de Saône-et-Loire).— La force de traction nécessaire pour faire marcher une voiture sur un chemin de fer horizontal est à très-peu près égale à la deux cent-cinquantième partie de son poids. La résistance est un vingt-cinquième du poids sur une chaussée pavée, et encore plus forte sur une route ordinaire. Aussi un cheval peut traîner, sur un chemin de fer horizontal, une voiture dix fois plus lourde que sur une route pavée. (*Moniteur*, 17 juin 1837.)

ches que nous avons rappelées furent bientôt suivies soit en France, soit en Angleterre, de nouvelles applications qui élargirent singulièrement la carrière devant les machines locomotives.

IV

L'industrie, le commerce et les projets de chemins de fer. — Manchester et Liverpool. — Réalisation complète du nouveau système; — Ses effets économiques.

Toutes les conditions essentielles des chemins de fer furent réunies pour la première fois sur le *railway* qui vint rattacher l'une à l'autre deux grandes villes de l'ouest de l'Angleterre, Manchester et Liverpool. Le rapide développement de ces deux cités avait tenu du prodige. Les découvertes de Watt et d'Arkwright avaient singulièrement accru l'importance manufacturière de Manchester. En 1790, on n'y trouvait qu'une seule machine à vapeur, tandis que, vingt-cinq ans plus tard, il y en avait au moins deux cents. L'introduction des métiers mécaniques n'y datait que de 1814, et en 1824 on en comptait trente mille. Chaque jour voyait grossir le faisceau de cette fabrique. En cinquante ans, la population s'y était accrue de plus de cent mille âmes. Les relations de cette ville se multipliaient également avec le port de Liverpool, où ses fabricants s'approvisionnaient de matières premières, et d'où ils acheminaient ensuite leurs produits vers les diverses contrées du monde. A côté de Manchester, Liverpool grandissait aussi, peut-être même avec une rapidité encore plus étonnante. En moins de trente-cinq ans, le nombre des habitants y avait augmenté de plus de cent mille.

Impatients du tribut que les canaux prélevaient sur

eux, les négocians et les industriels des deux cités étaient disposés d'avance à accueillir favorablement toute innovation propre à les affranchir d'un monopole odieux. Aussi, dès que la possibilité de construire un chemin de fer fut entrevue, les adhésions arrivèrent en foule. Un comité s'organisa, des ingénieurs se mirent à l'œuvre et dressèrent des plans. On étudia avec soin les lignes existant dans les districts houillers. Un bill fut ensuite introduit devant la Chambre des communes. Quoique de nombreuses précautions eussent été prises pour ménager la susceptibilité des grands propriétaires fonciers, ce bill ne put passer même à la Chambre basse. Il échoua sous l'influence de la propriété territoriale, à la suite d'une discussion longue et passionnée. Un second bill fut plus heureux, mais seulement après que des satisfactions fort onéreuses pour la compagnie eurent été accordées à quelques puissants lords du pays. Encore ce qui contribua le plus à aplanir les derniers obstacles devant la demande de Liverpool et de Manchester, ce ne fut pas l'espérance que cet essai deviendrait un exemple pour tout le Royaume-Uni; ce fut au contraire une pensée dont il se rencontre encore des traces sept ou huit ans plus tard, la pensée que les chemins de fer ne pourraient jamais être avantageusement établis qu'entre des villes très-populeuses et voisines les unes des autres. On ne croyait pas autoriser un exemple fécond et d'une application générale; on s'imaginait, au contraire, signer l'acte de naissance d'une entreprise exceptionnelle et qu'engendrait ici un concours de circonstances tout à fait singulières.

La concession avait été faite en 1826, et au bout de quatre ans à peine, en 1830, commençait l'exploitation de la ligne. L'ouverture solennelle eut lieu le 15 sep-

tembre, sous les yeux d'une foule haletante d'impatience. Cette grande fête de l'industrie, et, pourrait-on dire, de la civilisation, fut tristement signalée par la mort d'un homme politique justement célèbre, M. Huskisson, dont l'esprit libéral, mais sage et mesuré, a exercé une large influence sur la législation économique de son pays. M. Huskisson avait été surpris dans la gare par un train qui se mettait en mouvement, et écrasé sur la voie même. Cruelle injure de la force brutale en face d'un des plus beaux triomphes que l'intelligence humaine eût jamais remportés sur elle ! De tels coups qui trompent toutes les mesures de précaution ne semblent-ils pas faits pour rappeler à l'homme sa faiblesse dans les instants mêmes où quelque grand succès vient surexciter son orgueil ?

L'exploitation du chemin commença aussitôt après l'inauguration. Le trajet qui est de 50 kilomètres s'effectua dès le début en une heure et demie pour les voyageurs et en trois heures pour les marchandises. Les frais de construction, primitivement évalués à 10 millions de francs, s'étaient élevés à plus de 39 millions, en y comprenant l'achat du matériel d'exploitation et divers travaux terminés après l'ouverture. Le prix de revient montait ainsi à près de 800,000 francs par kilomètre, évaluation faite en 1842. C'est là un chiffre à noter, parce qu'il donnera lieu à diverses comparaisons ultérieures. Quant à cette circonstance que les devis primitifs avaient été largement dépassés, il faut s'attendre à la voir se reproduire, parfois dans d'effrayantes proportions, sur les chemins de fer anglais, comme plus tard sur quelques-unes des lignes continentales.

De même que la dépense avait excédé les estimations primitives, de même les recettes montèrent au-dessus de

toutes les prévisions. On s'attendait à un produit de 250,000 francs par année pour le transport des voyageurs, et on reçut 2,545,000 francs. Le nombre des voyageurs alla croissant : il était de 356,000 en 1832 et de 473,000 en 1835. En moins de quatre ans, le chiffre des marchandises transportées quadrupla. Autre circonstance favorable à une expérience que ses adversaires avaient déclarée si pleine de périls pour la vie des personnes : les accidents furent extrêmement rares ; sur les 700,000 premiers voyageurs, on n'eut à déplorer que la mort d'un seul, et encore arriva-t-elle par suite de l'imprudence de la victime. La nouvelle puissance avait donc pris possession de son domaine[1]. Le succès de l'opération industrielle était complet ; aussi en peu de temps, les actions de la compagnie doublèrent-elles de valeur. Ce succès, qui fut suivi bientôt de succès analogues sur d'autres lignes, fait tout naturellement songer aux vicissitudes diverses qu'ont plus tard éprouvées les chemins de fer anglais. Nous verrons le produit kilométrique s'amoindrir à mesure que s'étendra le réseau national. Il ne sera pas difficile de se rendre compte de ce phénomène ; des circonstances de plus d'un genre qui n'ont pas toutes été suffisamment analysées jusqu'à ce jour l'expliqueront très-clairement. Il

1. On pourrait citer un nombre considérable d'écrits publiés en Angleterre soit à l'occasion du chemin de fer de Liverpool à Manchester, soit à l'occasion de toutes les discussions suscitées par d'autres lignes. Les *Revues* anglaises contiennent beaucoup d'articles sur ce sujet dont l'opinion publique était à bon droit très-préoccupée. Il suffira de rappeler que toutes les concessions fournirent matière à de longues polémiques. Nous nous bornerons à renvoyer le lecteur à un seul livre publié en 1851 et intitulé : *A History of the English railway*, par M. John Francis. Cet ouvrage, qui s'occupe exclusivement des chemins de fer anglais, n'a pas toujours le ton et le mouvement de l'histoire ; mais il renferme des détails statistiques intéressants et des faits curieux. M. John Francis est l'auteur de l'*Histoire de la Bourse de Londres*, dont M. Lefebvre-Duruflé nous a donné une bonne traduction.

est utile de faire remarquer dès à présent que la plupart de ces circonstances sont particulières à l'Angleterre, et qu'une assimilation complète sous ce rapport entre les chemins de fer anglais et d'autres chemins de l'Europe, les chemins de fer français, par exemple, serait grosse d'erreurs et de mécomptes.

L'importance et la rapidité des premiers résultats étaient de nature à favoriser l'expansion des *railways*. Bientôt on aspira de toutes parts à regagner le temps perdu depuis 1825 dans les luttes contre les canaux, contre les voitures à vapeur et surtout contre la propriété foncière. A la fin de 1830, de cette même année où avait été ouvert le chemin de Liverpool, l'Angleterre avait autorisé l'établissement de 567 kilomètres de voies ferrées, dont 279 étaient exploités. Trois ans plus tard, au moment où se termine la période que nous considérons comme la période originelle des chemins de fer, le nombre des kilomètres autorisés s'élève à 963, et celui des kilomètres exploités à 356. Le *railway* de Liverpool avait provoqué la formation de nombreuses compagnies et singulièrement multiplié les demandes de concessions.

L'achèvement de cette ligne servit encore d'une autre façon la cause des chemins de fer ; elle fut une arène ouverte à des essais journaliers sur la nouvelle application de la vapeur. Avant même de commencer l'exploitation, la compagnie avait proposé un prix de 12,500 francs pour la meilleure locomotive exécutée d'après des conditions précises. Dans ce concours, qui eut un grand retentissement, la récompense avait été obtenue par George Stephenson [1]. L'influence de cet ingénieur dont le nom

1. L'année 1829 voyait ainsi fonctionner la première chaudière tubulaire avec tirage au moyen du jet de vapeur dans la cheminée ; mais

se reproduit sous nos yeux pour la seconde fois, a été immense sur le premier essor des routes ferrées en Europe. On n'aurait pas une idée des difficultés vaincues et des progrès accomplis durant la phase originelle, si l'on ne se rendait pas compte des travaux de Stephenson.

V

George Stephenson; — ses débuts, — ses luttes, — son influence.

Au moment où George Stephenson remportait le prix dans le concours ouvert par la compagnie du *railway* de Liverpool à Manchester, il avait acquis une célébrité déjà grande en Angleterre. Sa renommée n'avait fait que s'accroître depuis l'année 1814 où nous l'avons vu faire l'essai d'une locomotive. Il avait été, comme nous l'avons dit, l'un des ingénieurs du *railway* de Stockton à Darlington. Il avait figuré en la même qualité sur les premiers programmes du chemin de Liverpool à Manchester.

Les adversaires des voies nouvelles dans le sein du parlement ou hors du parlement prenaient Stephenson comme le point de mire de leurs plus virulentes attaques. On a peine à comprendre aujourd'hui qu'on ait poussé aussi loin les récriminations contre un simple particulier. On accusait tantôt l'ignorance et l'aveuglement de cet ingénieur, tantôt son orgueil et sa méchanceté. C'était un fou, mais un fou tout prêt à mettre le feu au temple de Delphes! Ce visionnaire allait de gaieté de cœur ruiner les intérêts sociaux les plus sacrés! Toutes les influences officielles de l'Angleterre semblèrent un moment dirigées

l'idée de la chaudière tubulaire n'appartenait pas à George Stephenson. Nous aurons tout à l'heure, en parlant de la France, d'autres titres à produire.

contre lui. — En le regardant comme la personnification de la cause des chemins de fer, ses ennemis ne faisaient pourtant que hâter l'époque où Stephenson allait être entouré d'une considération sans égale, et où les services qu'il avait rendus à l'Angleterre en l'initiant à l'exploitation des voies ferrées allaient devenir pour lui autant de titres d'une gloire impérissable.

Si nous nous reportons au moment de sa mort, en 1848, vingt-deux ans à peine après les grands débats relatifs aux premiers chemins de fer, nous entendons déplorer sa perte d'un bout de l'Angleterre à l'autre comme un malheur national. Pas une voix ne s'élève pour protester contre les solennels hommages rendus à sa mémoire. On sait que l'excentricité anglaise avait créé un *roi des railways*, c'est-à-dire avait donné ce titre au personnage qui s'était le plus enrichi dans les spéculations de cette nature et dont nous retrouverons plus loin la singulière existence; mais à côté de ce roi dans l'ordre financier, Stephenson était regardé comme le *roi des chemins de fer* dans l'ordre des inventions pratiques.

D'où était parti cet homme dont le nom est indissolublement uni à des faits si mémorables, dont le fils a été membre du parlement britannique, qui a su enfin se faire compter dans cette aristocratique Angleterre où il est impossible de s'élever bien haut, à moins d'avoir rendu au pays des services très-positifs?

Né de parents indigents, George Stephenson, dès l'âge de cinq ou six ans, avait dû gagner lui-même son pain. Les écrivains anglais qui ont raconté sa vie nous le montrent conduisant alors des chevaux dans les champs, ou nettoyant les magasins de charbon auprès de Newcastle. Plus tard, il fut admis à servir sur ces routes ferrées qui desservaient les mines de houille, et dont il devait un

jour transformer la destination. Le désir ardent de s'élever le soutint et l'excita durant ces rudes épreuves. Employé autour des appareils mécaniques, il fit remarquer son aptitude à en manier les rouages. Il passa bientôt *surveillant* des machines appartenant à l'exploitation houillère dans laquelle il travaillait. Le développement ultérieur de sa situation fut néanmoins assez lent, comme il arrive dans toutes les carrières où un homme doit tout seul frayer sa route et faire accepter un mérite exceptionnel en dépit de rivaux médiocres et jaloux. Marié fort jeune, il eut à subir assez longtemps une cruelle gêne domestique. Il a dit lui-même dans un discours public qu'utilisant ses connaissances comme mécanicien, il était obligé de raccommoder le soir, après sa journée finie, les montres et les pendules de ses voisins, afin de gagner les moyens d'élever son fils. Une preuve de la confiance qu'il inspira néanmoins de bonne heure, ce fut l'essai de sa locomotive en 1814. Il y avait là un éclair de génie et un indice frappant du besoin de recherches dont George Stephenson était tourmenté.

A compter de ce moment, sa renommée commença de se répandre dans tous les districts houillers du nord de l'Angleterre. Lorsqu'il eut été choisi en 1821 comme ingénieur du chemin de Stockton à Darlington, il lui devint facile d'étendre le cercle de ses essais en fait de locomotives, et de multiplier d'heureuses expériences. D'autres que lui ont apporté dès les premiers temps d'utiles données à l'art du constructeur; Mark Brunel, par exemple, l'audacieux entrepreneur du tunnel de la Tamise, dont l'origine est française, sut aussi appliquer avec succès son esprit inventif aux constructions mécaniques. La priorité n'en reste pas moins à Stephenson, et, disons-le, il aurait dû trouver dans cette circonstance une raison

pour se montrer moins injuste qu'il ne le fut envers ses compétiteurs; mais, outre qu'il était fort attaché à ses idées, Stephenson avait conservé des premières habitudes de sa vie une enveloppe très-rude. L'animosité qu'il montra contre Mark Brunel en fournit plus d'une preuve regrettable [1].

Quoi qu'il en soit, le prix obtenu par sa locomotive valut à Stephenson une immense clientèle qui grandit jusqu'au moment où il quitta les affaires pour les laisser à son fils. Son système s'était trouvé, par suite du concours ouvert par la compagnie de Liverpool, seul en usage sur le nouveau chemin. Un tel résultat était peut-être fâcheux sous certains rapports, en ce qu'il excluait tout autre essai, mais il eut du moins cet avantage de permettre d'étudier les machines Stephenson dans leurs moindres détails. L'esprit public était alors singulièrement tendu vers le perfectionnement des nouveaux engins; on comprenait que l'avenir des chemins de fer y était subordonné. La machine qu'avait montée Stephenson était une de ces machines dites *à haute pression*, et auxquelles on avait renoncé, en Europe du moins, sur les bâtiments à vapeur à la suite de nombreuses explosions. Sans doute, avec les machines à basse pression, la vapeur, moins comprimée, est plus facile à retenir; mais il en faudrait une quantité infiniment plus grande pour produire une force égale à celle que donnent les appareils à haute pression. La force qui peut s'y accumuler n'est bornée que par la résistance même qu'elle doit vaincre, et par la capacité plus ou moins grande de

1. George Stephenson et Mark Brunel étaient tous les deux hommes de génie, mais d'un génie différent. Stephenson était plus pratique. Ils ont laissé chacun un fils qui soutient honorablement la tradition paternelle.

la chaudière qui l'alimente. Renoncer sur les *railways* aux machines à haute pression, qui en donnant plus de force prennent moins de place et pèsent moins que les machines à basse pression, c'eût été, pour dire le mot, rendre les chemins de fer impossibles, tant les résultats obtenus en fait de vitesse eussent été faibles. On n'emploie sur les chemins de fer que des machines à haute et très-haute pression, et ce système n'est accompagné d'aucun danger. Pour la navigation même, les idées primitives se sont notablement modifiées.

On doit à Stephenson un grand nombre de ces perfectionnements réalisés dès le début dans les locomotives, perfectionnements dont nous avons parlé dans un autre ouvrage [1] et qui sur beaucoup de points n'ont pas été dépassés. Depuis ces premiers temps les combinaisons essentielles ont très-peu varié. Si les machines actuelles valent mieux que les anciennes, c'est seulement parce qu'on emploie des matières premières d'une qualité supérieure et parce que les ajustages sont exécutés avec plus de précision. Une large carrière demeure ouverte à l'invention. Il est à désirer, par exemple, qu'on trouve quelque moyen d'utiliser une plus forte portion du calorique qu'on ne l'a pu jusqu'à ce jour. On consommerait moins de combustible, ce qui serait une source notable d'économie pour l'exploitation des lignes. Quels que soient les perfectionnements que l'avenir puisse produire, les inventions, les combinaisons effectuées dès l'origine, et en particulier celles qu'on doit à George Stephenson, feront date dans l'histoire des nouvelles voies de communication.

Si l'on voulait résumer, en dernière analyse, les traits

1. *L'Industrie contemporaine, ses caractères et ses progrès chez les différents peuples,* pages 176 et suivantes.

divers du rôle de l'habile ingénieur anglais, on pourrait dire qu'il a opéré la transition entre le régime primitif sous lequel les *railways* servaient seulement au transport des matières premières, et le régime actuel où ils sont devenus le grand engin de la locomotion générale. Cette transformation avait en réalité pour effet de mettre les voies ferrées au service de la civilisation; elle les préparait à devenir un puissant instrument du progrès social.

CHAPITRE II

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

I

Situation topographique. — Les États du Nord et les États du Sud. — Premières voies ferrées. — Projets gigantesques.

Le territoire compris dans la confédération américaine est dix fois plus étendu que la France et la Grande-Bretagne réunies, et presque aussi vaste que l'Europe entière. La superficie de ce territoire a quadruplé depuis la paix de 1783, qui mit fin à la guerre de l'indépendance. D'après les délimitations résultant des derniers traités conclus avec la Grande-Bretagne et avec le Mexique, les États-Unis couvrent une superficie d'environ 760 millions d'hectares (2,936,166 milles carrés). En 1783, cette superficie ne dépassait guère 200 millions d'hectares. Appuyée sur les deux grands océans, qui lui ouvrent d'un côté une route vers l'Europe, de l'autre une route vers l'Asie et vers les nombreux archipels de l'Australie,

cette terre est admirablement située pour communiquer avec tout le reste du monde. Elle a l'avantage de ne pas remonter trop haut vers les régions glacées du nord et de ne pas descendre jusqu'aux brûlantes contrées équatoriales. Renfermant des vallées immenses d'une exubérante fécondité, des richesses minérales prodigieuses, depuis la houille de la Pensylvanie jusqu'à l'or du Sacramento, elle ouvre un champ aussi étendu que fécond aux applications de la science moderne.

Malgré ses rapides accroissements, le peuple qui a reçu la tâche de rattacher à la civilisation européenne ces contrées splendides est extrêmement faible quant au nombre, si l'on tient compte des proportions du sol placé sous son empire. Le dernier recensement officiel, le recensement décennal de 1850, arrêtait le chiffre de la population à 23,191,000 âmes; ce n'est pas tout à fait 8 habitants par mille carré, tandis que la France en a au moins 175, l'Angleterre 332, la Belgique 388. Depuis 1850, le chiffre de la population des États-Unis a monté d'une manière notable; des évaluations dignes de foi le portaient à environ 27 millions au mois de janvier 1857. Lors du premier recensement officiel exécuté en 1790, la population totale n'arrivait qu'à 3,929,827 âmes. Elle était de 5 millions en 1800, de 7 millions en 1810, de 9 millions en 1820, de 12 en 1830 et de 17 en 1840. Disons que dans le recensement de 1850, la population blanche figurait pour 19,553,068; les esclaves étaient au nombre de 3,204,313; on comptait 434,495 individus de couleur non esclaves. Un fait remarquable, c'est que la population blanche s'était accrue relativement à la population de couleur dans tous les États du Nord là où l'esclavage n'existe pas; elle avait diminué dans tous les États du Sud, où le ré-

gime de l'esclavage subsiste toujours, excepté dans la Virginie[1].

Si les habitants des États-Unis avaient été uniformément disséminés sur toute la surface de leur domaine, ils n'auraient certainement pas obtenu, soit dans les chemins de fer, soit dans les autres carrières ouvertes à leur activité, les résultats gigantesques qui excitent aujourd'hui l'étonnement; mais la population s'est concentrée de préférence sur certains points, sur les côtes de l'océan Atlantique et dans la vallée du Mississipi. A elles seules, ces deux régions fournissent plus de 21 millions d'âmes au relèvé de 1850. Cette partie du territoire de l'Union que baigne l'Océan, *Atlantic slope*, comme disent les américains, qui fut le berceau de l'indépendance nationale, et qui est restée le point de départ de tous les progrès accomplis, a été le théâtre des premiers chemins de fer. C'est aussi dans les États maritimes que nous verrons ces nouvelles routes se développer avec le plus de rapidité. Le plus ancien *railway*, construit de 1825 à 1827, sur une étendue de 5 kilomètres seulement, appartient au district de Quincy, dans le Massachusetts. En 1829, la Pensylvanie en vit établir un autre d'environ 30 kilomètres. Ce sont là les premières manifestations de l'initiative américaine. Il faut dire qu'à l'origine, ici comme en Angleterre, les voies à rainures avaient pour unique objet le transport du charbon, de la pierre ou d'autres articles fort pesants. Le chemin le plus étendu construit durant la période originelle est celui de Bal-

1. Voyez la publication officielle *The Seventh census*, et un abrégé de ce long travail intitulé *Statistical View of the United States*. — En 1857, l'Union américaine comprenait trente-deux États et quatre territoires ou régions ne réunissant pas encore les conditions constitutionnellement exigées pour être formés en État.

timore à l'Ohio, d'une longueur de 96 kilomètres; il fut ouvert en 1832.

Ainsi dans le temps même où les premiers essais, en fait de voies ferrées, avaient lieu chez nos voisins d'outre-Manche, des travaux analogues s'exécutaient sur l'autre rivage de l'Atlantique. L'Angleterre, qui avait eu l'avance quant à la date des premières créations, cessa bientôt de l'avoir quant à l'étendue des entreprises. Après s'être mis à l'œuvre avec la hardiesse et l'âpreté propres à leur caractère, les Américains du Nord poursuivirent leur tâche beaucoup plus rapidement que les Anglais. Si les premières constructions n'avaient qu'une étendue restreinte, les projets conçus prirent presque aussitôt des proportions gigantesques. Dans un opuscule publié à New-York en 1828, opuscule très-curieux à cause de sa date, un Américain développait déjà la pensée de réunir par un chemin de fer les rivages de l'Atlantique à la vallée du Mississipi[1]. Projet audacieux réalisé depuis par plus d'une ligne ferrée, mais qu'on devait croire à ce moment-là d'une exécution, sinon impossible, du moins aussi difficile que le semble en ce moment l'idée de joindre les deux Océans à travers toute l'immensité du territoire de l'Union. Nous nous trompons : avec la longueur des lignes qu'on voit construire aujourd'hui, le projet d'un *railway* traversant les vastes et sauvages solitudes occidentales, escaladant les escarpements des Montagnes Rocheuses ou perçant leurs flancs de granit, ce projet que caressent tant d'espérances et dont l'exécution est commencée, ne saurait paraître à personne aussi chimérique que devait le sembler, en 1828, le *railway* du Mississipi. Avant d'arriver à ces audacieuses opérations, voyons

1. *Sketch of a great railway between the Atlantic States and the valley of the Mississipi*, par M. Redfield.

quelle marche ont suivie les Américains du Nord pour avancer aussi vite dès le début dans la construction de leurs chemins de fer.

II

Impatience des Américains dans l'établissement des voies de communication. — Routes, canaux, chemins de fer. — Navigation à vapeur. — Méthode suivie par les compagnies. — Conditions économiques. — Traits différentiels par rapport à l'Angleterre et à la France.

Il faut savoir que des opérations antérieures aux chemins de fer avaient déjà montré quelle importance les Américains attachaient à doter promptement leur pays de voies de communication. Nulle part, il est vrai, on n'en avait un égal besoin. La nationalité américaine n'était véritablement pas constituée tant que ses divers éléments restaient séparés les uns des autres par des espaces presque infranchissables. Sur un territoire déjà bien vaste à cette époque et qu'on pressentait devoir grandir encore, il n'était possible de rendre réguliers entre les divers États de l'Union des rapports soit politiques, soit commerciaux, qu'en créant des routes nombreuses.

Quand on songe qu'il fallait aller du fleuve Saint-Laurent au golfe du Mexique, des bords de l'Océan jusqu'aux grands fleuves de l'Ouest, à travers la chaîne des Alleghanys, l'œuvre à accomplir semblait devoir exiger les efforts de plusieurs générations d'hommes; mais les Américains répugnent essentiellement aux angoisses de l'attente, et ne peuvent se résigner à de longs délais. En toutes circonstances ils tiennent à exécuter tout de suite leurs projets, au risque de subir des mécomptes dus à leur impatience, mécomptes dont l'Europe a plus d'une fois très-durement éprouvé le contre-coup. Chaque génération veut pouvoir profiter elle-même du fruit de ses

centricité des Américains en pousse quelques-uns à s'y installer à demeure, pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois pour y jouir de distractions comparables à celles qu'offrent en Europe les établissements d'eaux minérales ou de bains de mer.

Arrivons aux canaux. Les premiers furent construits à la hâte comme les routes. Le plus monumental de tous, celui qui joint le lac Érié à l'Océan, qui coûta plus de 45 millions de francs, et dont la longueur est de 586 kilomètres, a dû être reconstruit dix ans après son ouverture. Ce canal avait été commencé en 1817. L'essor des canaux en Amérique date à peu près de la même époque. Les constructions antérieures dont quelques-unes remontaient jusqu'aux dernières années du XVIIIe siècle, n'avaient guère excité l'attention; mais à dater de 1820, on mena si vite cette besogne, que douze ou quatorze ans plus tard, quand les chemins de fer prévalurent dans l'opinion publique, les États-Unis possédaient 4,000 kilomètres de canaux [1]. En 1858, ils en ont plus de 7,000.

Avec leurs dispositions natives, avec leur constant désir d'arriver vite à jouir de leurs œuvres, les Américains du Nord, on le devine aisément, ne devaient pas se préoccuper beaucoup, dans l'établissement des voies ferrées, de la solidité ni de la régularité des travaux; que les trains pussent y circuler, et ils n'en demandaient pas davantage; aussi leurs constructions furent-elles loin de répondre aux règles de l'art. Aucune comparaison

1. Voyez le grand travail publié par M. Michel Chevalier et intitulé *Histoire et Description des voies de communication aux États-Unis d'Amérique*; voyez aussi *The Progress of America*, par M. Mac Gregor, et *Industrial resources of the southern and western States*, par M. de Bow, professeur d'économie politique à l'université de la Louisiane.

n'est possible sous ce rapport entre l'Amérique et nos pays européens, l'Angleterre, par exemple, et surtout la France. Si nous avons quelquefois assujetti nos chemins de fer à des conditions trop uniformes et trop rigoureuses, les Américains au contraire ont poussé jusqu'à l'abus les facilités laissées aux entrepreneurs. On fit usage de tout, même pour le transport des voyageurs : rails en fer, rails en fonte, rails en bois. Là où les locomotives n'étaient pas prêtes, on attelait provisoirement des chevaux aux convois. Les rails étaient-ils posés sur une seule voie, on n'attendait jamais qu'ils le fussent sur la seconde pour se servir de la route. On ne redoutait point les courbes à rayon extrêmement réduit qui diminuent singulièrement les frais de construction. On se contentait de modérer la vitesse sur les chemins trop défectueux. Les entrepreneurs et le public étaient animés d'une égale ardeur pour hâter l'achèvement des voies nouvelles. Aussi, à la fin de l'année 1833, quand la Grande-Bretagne ne comptait encore que 356 kilomètres de chemins de fer en exploitation, l'Amérique possédait déjà près de 1,200 kilomètres où la circulation était en pleine activité.

Dans ce pays tout neuf, le prix de revient n'atteignait pas en moyenne 100,000 fr. par kilomètre. Nous avons vu sur le chemin de Liverpool à Manchester le prix de revient monter à 800,000 fr. environ. La moyenne des frais de construction en Angleterre ne baissa que plus tard, et pour rester encore entre 500 et 600,000 fr. (On l'évaluait en 1850, dans une enquête officielle, à 570,000 fr. par kilom.) Une telle différence, qui n'a pas très-sensiblement diminué depuis, constituait dès l'origine, au profit des États-Unis, un avantage dont ils ont largement tiré parti pour gagner du terrain dans l'arène où

les poussait leur génie, entreprenant jusqu'à la témérité[1].

Quelques traits analogues ou différentiels entre le régime des chemins de fer existant en Angleterre et celui qui prévaut dans la confédération des États-Unis doivent être indiqués dès cette première période, sauf pour nous à y revenir et à les préciser davantage à mesure que nous avancerons.

Dans les deux pays, les voies en fer ont été généralement concédées à des compagnies particulières, en dehors de la responsabilité de l'État, sous la réserve de certaines conditions qui se rapprochent souvent les unes des autres[2]. Le génie propre à chacun des deux peuples, leur constitution sociale si dissemblable se manifestent en traits frappants dans certaines circonstances inhérentes à l'exploitation même. En Angleterre, où domine la forme aristocratique, on ne songea pas d'abord à la masse de la population; on n'établit pas de voitures d'un prix accessible aux ouvriers. Les trains ne comprenaient que des voitures de première classe pour la noblesse et la bourgeoisie riche, et des voitures de deuxième classe, dont le prix était encore élevé, pour la petite bourgeoisie. Ce ne fut que beaucoup plus tard, dans la période des développements, vers l'année 1841, après que la loi eut modifié le système de la taxe primitivement égale pour les voyageurs de toute classe, que les compagnies purent

1. La moyenne du prix de revient dans l'État de New-York, calculée de 1851 à 1853, ne dépassa pas 138,695 fr. par kilomètre, et dans l'État du Massachusetts 132,688 fr. par kilomètre. C'est dans le petit État de Rhode-Island, qui ne comptait que 80 kilomètres de voies ferrées qu'on trouve, d'après un compte fait en 1853, la moyenne la plus élevée; elle montait à 176 mille francs. La plus faible ne dépassait guère 15 mille francs, c'était dans la Floride. Dans l'Ohio, 4,175 kilomètres, dans la Georgie, 1,415 n'avaient coûté que 65 mille francs par kilomètre.

2. Voyez l'ouvrage publié en 1840 par M. Bineau : *Chemins de fer de l'Angleterre et Législation qui les régit.*

établir des voitures de troisième ordre. Encore quelles voitures! Non-seulement, à l'origine du moins, elles n'étaient pas couvertes, mais le voyageur était obligé de s'y tenir debout. Les trains qui contiennent chez nos voisins les voitures les plus économiques sont appelés *parliamentary trains*, et passent pour une gracieuseté faite au peuple par les chambres législatives. En Amérique au contraire, sauf des compartiments séparés pour les femmes voyageant seules[1], les voitures ont été, durant un certain temps du moins, d'une seule espèce. Là pas de classes, mêmes conditions pour tous. Tel fut le premier mode adopté, et il n'a été dérogé que plus tard à cette règle inspirée par les institutions publiques. Nous parlons bien entendu des individus de la race blanche et non des noirs libres, ni des métis, alors même que pour ces derniers la trace de l'origine serait devenue presque imperceptible. On sait, en effet, quel invincible préjugé frappe les gens d'origine africaine, même dans les États qui sont le plus opposés à l'esclavage. Ces individus ont une place à part au théâtre, à l'église, et, faut-il le dire? dans le champ de l'égalité suprême, au cimetière. Est-il étonnant dès lors qu'ils doivent occuper sur les chemins de fer des wagons séparés? Sauf cette distinction, l'organisation du service aux États-Unis reste tout à fait démocratique. Les wagons sont parfois rattachés les uns aux autres de manière que la circulation puisse s'établir dans toute l'étendue du train. Il y a dans ce dernier arrangement certains avantages; mais personne n'est chez soi, personne n'est sûr de demeurer en paix. Le convoi devient dans ces cas-là une espèce de halle ou de salle commune.

1. L'établissement de ces divisions devrait être rigoureusement obligatoire sur tous les chemins de fer du monde.

Entre le système américain, le système anglais et le système français, ce dernier est évidemment préférable. Il laisse à chacun plus de vraie liberté que le régime américain; il ne crée pas des différences excessives comme le système anglais. La sociabilité de la France apparaît ici ce qu'elle est réellement, moins âpre que celle de l'Angleterre, plus libérale que celle des États-Unis d'Amérique.

CHAPITRE III

AUTRES PAYS ÉTRANGERS.

L'Autriche. — La Belgique. — Premières manifestations.

Quoique parmi les pays étrangers autres que l'Angleterre et les États-Unis, nous n'en apercevions aucun où des chemins de fer aient été construits pour le transport des voyageurs durant la période originelle, il y a eu cependant en Autriche et en Belgique, certaines manifestations qui se rattachent aux essais de cette époque.

Il s'était produit de très-bonne heure en Autriche une tentative qui mérite d'être rappelée. A vrai dire, cependant, cette tentative appartient seulement à la catégorie des chemins industriels, comme ceux qui desservaient en Angleterre les mines de charbon du Northumberland ou du pays de Galles. Nous voulons parler de la voie ferrée construite de Budweïs à Linz pour mettre en communication la Moldau, un des affluents de l'Elbe, avec le Danube. Ce chemin avait été commencé en 1824; il fut terminé en 1828; les travaux avaient été dirigés par l'ingénieur Gerstner. La longueur de la ligne est de

128 kilomètres. Ce n'était pas là le chemin de fer tel qu'on le comprit après l'ouverture du *railway* de Liverpool à Manchester. Le chemin de Budweïs à Linz n'était pas comparable non plus à celui de Stockton à Darlington, avant même qu'on y fît usage de locomotives. L'essai autrichien doit figurer parmi les plus informes. Le tracé de la ligne est extrêmement tourmenté ; les courbes n'ont quelquefois pas plus de 20 mètres de rayon, tandis que les pentes atteignent en certains endroits 22 millimètres par mètre. Toute la construction témoigne de l'enfance de l'art. Les moyens d'exploitation étaient également très-primitifs. La traction s'opérait exclusivement à l'aide de chevaux. Au point de vue financier, la compagnie qui avait entrepris cette ligne n'obtint que des résultats insignifiants. On ne peut pas même dire que cette tentative ait servi d'exemple soit en Autriche, soit en Allemagne. Lorsque, six ou sept ans plus tard, les États de l'Europe centrale se mirent à l'œuvre, ils avaient de meilleurs modèles à consulter. Le chemin de Budweïs à Linz restera un fait isolé, relégué dans la phase préliminaire des chemins de fer sur le continent européen [1].

Quoique la Belgique ne nous présente aucune réalisation antérieure à 1835, elle tient plus de place que l'Autriche dans la période originelle, à cause des projets que fit étudier le gouvernement belge presque au lendemain de la révolution de 1830. Le premier acte émané du nouveau pouvoir pour l'établissement des chemins de fer consiste dans un arrêté rédigé au moment même où les soldats français, sous les ordres du général Gérard,

1. Voyez *Tableau des chemins de fer de l'Allemagne*, par M. le baron Paul de Bourgoing, 1842 ; — *Chemins de fer d'Allemagne*, par M. Le Chatellier, 1845 ; — L'introduction mise par M. Prosper Tourneux, en tête de sa traduction du livre de M. de Reden, intitulé : *Législation des chemins de fer en Allemagne*, 1845.

faisaient le siége d'Anvers. Désireux de dédommager la cité anversoise des pertes que le siége lui avait fait éprouver, et comprenant d'ailleurs tout l'intérêt qu'il y avait pour la Belgique à rattacher son beau port placé près de l'embouchure de l'Escaut à l'Allemagne centrale, le gouvernement avait dès lors la pensée de relier Anvers à Liége et à Cologne par une ligne ferrée.

De sérieuses études avaient eu lieu même avant la rédaction de cet arrêté qui ne reçut pas d'exécution, ou plutôt qui se fondit dans d'autres actes. Deux jeunes ingénieurs, MM. Simons et de Ridder, dont le nom doit rester attaché à la création du réseau belge, étaient allés étudier le système des constructions anglaises, et ils avaient ensuite dressé les plans et les devis de plusieurs lignes pour la Belgique. MM. Simons et de Ridder avaient embrassé la cause des voies nouvelles avec hardiesse et ferveur. On doit beaucoup à leur initiative. Nous avons entendu, plus de vingt ans après l'époque où nous reporte cette étude, un homme d'état belge dont la parole fait autorité, rendre témoignage de l'utilité du concours qu'ils avaient prêté au gouvernement. Dès l'année 1832, M. de Theux, alors ministre de l'intérieur, adoptait un de leurs projets. L'année suivante, M. Charles Rogier, qui avait remplacé M. de Theux, portait devant les chambres un plan dont les mêmes ingénieurs avaient élaboré les principaux éléments, et qui, après avoir reçu quelques extensions nouvelles, fut voté en 1834.

Il faut dire que les divers hommes d'état belges qui eurent à s'occuper des chemins de fer à cette époque, MM. Ch. Rogier, de Theux, Nothomb, et d'autres encore, apprécièrent à merveille la portée politique et commerciale de ces constructions. Par cette initiative le nouveau gouvernement montrait qu'au milieu des complications de la

politique extérieure, la Belgique avait conscience de sa destinée et il s'efforçait de donner satisfaction à ses besoins industriels.

Quant aux deux ingénieurs belges qui avaient servi la pensée du gouvernement, alors au début de leur carrière, ils furent en butte à des jalousies et à des animosités extrêmes, qui se manifestèrent jusque dans le sein de certaines familles. M. Simons se décida plus tard à s'expatrier; il partit pour l'Amérique, et mourut dans la traversée[1]. M. de Ridder fut impliqué dans un procès qui eut en 1846 un certain retentissement et qui se termina, du reste, par un acquittement[2].

On aura remarqué qu'un délai d'environ deux ou trois années s'écoula entre le moment où MM. Simons et de Ridder avaient soumis leurs projets au gouvernement, et celui où commençait l'exécution du réseau belge. Ce délai tient à une lutte qui s'établit, là comme plus tard chez nous, entre les partisans de l'exécution par l'état et les partisans de l'exécution par les compagnies. Nous avons revu les nombreuses pièces de la polémique ardente qui surgit, en Belgique, à cette époque, et dans laquelle à travers les exagérations de l'esprit de parti, on retrouve profondément empreint le sentiment de l'intérêt belge. Le système de l'exécution par l'État fut vivement combattu, soit devant la chambre des représentants, soit dans la presse périodique. Disons tout de suite qu'il finit par triompher; il fut voté à la majorité de 56 voix contre 28

1. Voyez une notice nécrologique sur cet ingénieur, publiée par par M. Quetelet dans l'*Annuaire de l'Académie royale de Bruxelles* pour 1844.

2. M. Simons était mort depuis à peu près deux ans; son nom ne fut pas même mêlé aux débats parce qu'il fut établi dès le premier jour que cet ingénieur était resté complétement étranger aux faits incriminés.

dans la chambre des représentants, et de 33 contre 8 dans le sénat. M. Ch. Rogier, en sa qualité de ministre de l'intérieur, l'avait présenté et soutenu, et c'est lui qui contre-signa la loi constitutive des chemins de fer belges. Ce ministre et MM. de Theux et Nothomb ont successivement dirigé les travaux publics pendant la période de construction du réseau de la Belgique.

Le territoire restreint de ce pays, où l'œil peut aisément embrasser le champ à parcourir et qui représente à peine la seizième partie de celui de la France, se prêtait aisément à l'application d'un mode simple et uniforme, au moins à l'origine. Les lignes du réseau primitif n'embrassaient d'ailleurs, à elles toutes que 464 kilomètres, ce qui n'est pas même l'équivalent du seul chemin de Paris à Bordeaux. De plus, grâce à un sol généralement fort uni, l'exécution était aisée et devait être relativement peu dispendieuse. La Belgique ne s'est pas, du reste, cramponnée d'une manière exclusive au système de l'exécution par l'État. Des lignes concédées à l'industrie particulière, sont venues se souder aux chemins primitifs; mais nous n'avons pas à parler en ce moment du développement des lignes belges; nous ne devons pas sortir de la période originelle. Si même nous avons relaté un vote qui n'y est pas rigoureusement compris, puisqu'il eut lieu en 1834, c'est parce qu'il a clos les débats dont cette période est remplie[1].

1. On trouvera des détails curieux et précis, mêlés d'observations très-judicieuses sur l'histoire des voies ferrées de la Belgique, dans l'ouvrage de M. Perrot, publié en 1844, sous ce titre : *Les Chemins de fer belges.* — En dehors de l'Autriche et de la Belgique, nous n'avons à nommer aucun pays étranger dans la période originelle des chemins de fer. Disons cependant que la Prusse et la Russie paraissent dans l'arène en 1833, la première avec 26 kilomètres, la seconde avec 28. Aucune ligne n'est exploitée en Allemagne, la Prusse exceptée, avant l'année 1836, et encore on n'y compte que quelques kilomètres.

Quoique plus tard la Belgique et les États de l'Allemagne aient pris l'avance sur la France, nous n'en possédons pas moins, comme on va voir, des titres antérieurs à ceux de ces divers pays. On peut dire que sauf quelques faits isolés, de très-minime importance, le mouvement des États allemands dans la nouvelle carrière n'a pas été antérieur à celui de la Belgique. Nos traditions se rattachent au contraire très-directement au premier âge des chemins de fer, et ils s'y rattachent d'une façon plus réelle que le chemin autrichien de Budweïs à Linz.

DEUXIÈME SECTION

LA FRANCE, DURANT LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.

CHAPITRE I

Premières études. — Premières appréciations économiques.

On avait vu en France, vers le commencement de ce siècle, quelques usines poser sur le sol, comme en Angleterre, des bandes en bois ou des rails en fer pour faciliter la traction par des chevaux. — Ainsi les houillères d'Anzin, en Flandre, et les mines de Poullaouen, en Bretagne, se servaient de bandes en bois. Il y avait des rails en fer à Indret, au Creusot; mais ces applications n'avaient eu lieu chez nous que sur l'échelle la plus restreinte. A peine même connaissait-on le développement qu'elles avaient déjà reçu dans les îles Britanniques. Quelques recueils destinés à l'examen des questions relatives aux arts et aux manufactures les avaient mentionnées, il est vrai, mais sans qu'on y fît grande attention. Les premiers détails publiés à notre connaissance, sur ce sujet, se trouvent dans les *Annales des Arts et Manufactures* d'O'Reilly du IV nivôse an IX (25 décembre 1801).

Ce recueil rapporte qu'il existe en Angleterre beaucoup de chemins de fer qui facilitent considérablement le trans-

port des charbons aux canaux de navigation. Il entre dans certains détails sur les expériences de traction qui avaient eu lieu et sur les conditions à suivre pour l'établissement de ces routes. La pierre, y est-il dit, est préférable aux traverses en bois pour supporter les rails, ce qui n'a pas été confirmé par l'expérience. Le même recueil revenait sur la question deux ans plus tard ; il vantait encore les avantages des lignes en fer, mais sans enthousiasme, et surtout sans prévoir le développement ultérieur de leurs destinées. Veut-on voir dans quelles limites on se restreignait alors ? Voici les termes mêmes de l'écrivain de l'an XI : « Sans doute notre zèle ne nous portera pas à dire que ces chemins sont bons pour toute espèce de voiture. Les voitures légères détruisent peu les routes, ce sont les chariots et les gros fourgons qui les abîment. Aussi doit-on mettre l'emplacement des chemins de fer à côté de la route destinée aux voyageurs et aux voitures légèrement chargées. »

En 1817, le *Bulletin* de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale décrivit les chemins de fer anglais, à peu près dans les mêmes termes que les *Annales* d'O'Reilly, mais en ajoutant aux explications déjà données quelques détails plus précis, d'un intérêt réel.

Dans sa *Mécanique appliquée*, publiée en 1818, Borgnis fait aussi mention des chemins de fer anglais et donne des détails sur les services qu'ils rendent ; mais il ne va pas plus loin que les *Annales* déjà citées, auxquelles il se réfère d'ailleurs sur plusieurs points ; il s'arrête à des objections qui semblent aujourd'hui bien légères. « On a proposé, dit-il, en forme de conclusion, de rendre applicable cette invention à toute espèce de voitures ; mais je ne crois pas que cette application puisse jamais être mise en usage avec succès. » Savez-

vous quelle est la raison de cette prétendue impossibilité? C'est qu'une telle application exige d'abord que toutes les voitures qui doivent passer sur un chemin de fer aient précisément le même écartement entre leurs roues; ce qui paraît très-difficile pour ne pas dire impraticable à l'auteur de la *Mécanique appliquée*. Il croit lui aussi qu'il n'y a rien de plus convenable pour combiner la solidité avec la commodité des voyageurs et avec la facilité et l'économie des transports, qu'une chaussée pavée en grosses dalles polygones de diverses figures, qui aient les joints unis avec beaucoup d'exactitude comme dans les voies militaires des Romains, et à côté de laquelle on établirait un chemin de fer. « La chaussée servirait pour les voitures des voyageurs, et le chemin de fer pour le transport des marchandises et matériaux qui se ferait toujours par les mêmes chariots parcourant toujours la même portion de chemin. »

Tel était l'avenir qu'on prédisait chez nous aux chemins de fer en 1818.

Une étude plus prévoyante au moins sous quelques rapports paraissait à peu près dans le même temps. Elle est due à un ingénieur des mines, M. de Gallois, qui, au retour d'un voyage dans les districts houillers de l'Angleterre, rendit public le résultat des observations qu'il y avait faites[1]. Son écrit, que recommandaient de précieux détails techniques, n'envisage pas encore les chemins de fer comme pouvant servir au transport des personnes; en revanche, M. de Gallois y avait nettement défini leur rôle par rapport aux marchandises. Les chemins de fer lui semblaient offrir un moyen de transport intermédiaire entre les routes et les canaux. Cet ingénieur

1. L'opuscule de M. de Gallois est intitulé : *les Chemins de Fer en Angleterre, notamment à Newcastle, dans le Northumberland.*

soutenait qu'ils coûtaient beaucoup moins que les canaux, et qu'ils avaient sur eux l'avantage de servir en toutes saisons, d'exiger moins d'entretien et de convenir à des localités où les canaux seraient impraticables, soit à cause des difficultés du terrain, soit à cause de l'impossibilité de se procurer l'eau nécessaire pour les alimenter. « Les chemins de fer, disait-il, formeront un jour le complément de notre système de communications intérieures; ils méritent d'être considérés comme un objet d'utilité publique du plus grand intérêt. »

C'était beaucoup pour l'époque que de proclamer que les chemins de fer étaient destinés à former un complément essentiel de nos voies de communication. Aussi l'avenir doit-il rendre au nom de M. de Gallois, injustement oublié, une place honorable dans les annales de nos routes ferrées.

CHAPITRE II

Les premières concessions et l'industrie privée. — Champ des premières expériences. — Initiatives individuelles. — Principes adoptés.

Dès qu'on voulut en France utiliser les observations recueillies chez nos voisins, on songea, comme eux, aux besoins de nos districts houillers. Dans le cercle d'idées où l'on était enfermé, il n'eût servi de rien d'avoir auprès de soi de grandes masses de population; il fallait seulement de fortes accumulations de matières premières. Un de nos départements du centre, celui de la Loire, se présentait sous ce rapport dans des conditions tout à fait exceptionnelles. Sans parler des établissements métallurgiques qui s'y étaient déjà développés, on y trouvait un

bassin houiller inépuisable dont les deux villes de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier sont les deux centres. Les concessionnaires des mines acheminaient leurs charbons soit sur la Loire, soit sur le Rhône; pour gagner l'un ou l'autre de ces fleuves, ils n'avaient sur le versant des montagnes que des routes difficiles, incessamment dégradées par de pesants tombereaux. L'utilité d'une voie ferrée comme celles dont jouissaient le Northumberland et d'autres districts de l'Angleterre, était facile à comprendre; mais une telle innovation qui devait affecter tant d'intérêts et nécessiter de nombreuses expropriations, ne pouvait manquer de soulever des difficultés considérables. Cependant un homme spécial, un ingénieur des mines comme M. de Gallois, M. Beaunier, qui a été depuis inspecteur général des mines et directeur de l'École des mines de Saint-Étienne, entreprit de doter cette région d'une voie ferrée. C'est à lui que revient l'honneur d'être entré le premier dans l'arène des réalisations. La distance de Saint-Étienne à la Loire étant moindre que celle de Saint-Étienne au Rhône, M. Beaunier porta son attention sur le premier de ces fleuves. Après avoir étudié aux environs de Newcastle, dans le Northumberland, le système des constructions anglaises, il traça le plan d'un chemin entre Saint-Étienne et Andrezieux. Appuyé par quelques capitalistes, il obtint le 26 février 1823 une concession signée par le roi Louis XVIII, et contre-signée par M. de Corbière, ministre de l'intérieur[1].

1. Les capitalistes qui contribuèrent à ce premier essai, et dont il n'est pas hors de propos de citer les noms, étaient MM. Boigues, Hochet, de Lur-Saluces, Milleret et Bricogne, la plupart intéressés déjà dans quelques grandes usines du pays. Dans le comité provisoire du surveillance figuraient MM. le baron Hyde de Neuville, de Latena, conseiller-maître à la Cour des comptes, de Suleau, ancien directeur général des domaines, etc.

Le chemin de Saint-Étienne à Andrezieux, qui a 18 kilomètres de longueur, nous montre l'art des constructions en fait de voies ferrées livré encore à la plus complète inexpérience. Non-seulement, au lieu de rails en fer, on emploie les rails en fonte, si cassants de leur nature, et qui ont été remplacés depuis sur cette ligne même, mais on ne se préoccupe guère de modérer les accidents d'une route descendant des montagnes jusqu'au fond de la vallée de la Loire. On se lance sur le flanc des coteaux avec de simples détours comme s'il s'agissait d'un chemin ordinaire; les courbes se resserrent parfois jusqu'à 50 mètres de rayon. La différence de niveau entre le point de départ près de Saint-Étienne et le point d'arrivée sur la Loire est de 142 mètres 48 centimètres. Il est vrai que l'ingénieur du chemin de Saint-Étienne à Andrezieux n'avait jamais songé qu'on dût y employer des locomotives, comme on l'a fait plus tard, après avoir adouci quelques pentes.

L'idée de mettre en contact les gîtes houillers du Forez avec le Rhône et avec la Saône au moyen d'un chemin de fer allant jusqu'à Lyon, était une conception infiniment plus audacieuse et plus féconde. L'espace à parcourir s'étendait à 57 kilomètres. Une voie qui devait ouvrir à l'industrie du district de Saint-Étienne un débouché vers le midi, l'est et le nord-est de la France avait, au point de vue commercial, une très-haute importance. L'initiative appartient ici tout entière à MM. Séguin frères et principalement à M. Séguin aîné, qui dans sa famille, si intimement mêlée à tant de grandes affaires, représente à la fois l'esprit industriel et l'esprit scientifique. Le rôle de MM. Séguin frères consiste à avoir fait entrer dans nos entreprises de travaux publics, l'élément privé, fortifié par l'association. C'est ce même élément

dès lors si fécond en Angleterre et aux États-Unis, qui depuis a rendu tant de services en France pour la construction des voies ferrées. Quant à M. Séguin aîné, il s'est montré en outre mathématicien distingué. Divers travaux dans la mécanique appliquée lui ont valu le titre de membre correspondant de l'Académie des sciences. Sa réputation scientifique serait plus grande qu'elle ne l'est, s'il n'avait pas été regardé avant tout comme un entrepreneur hardi et heureux que la fortune récompensait de ses faveurs. Les palmes de la science affectionnent particulièrement les hommes qui se consacrent à leurs travaux sans exploiter leurs découvertes, qui créent des sources de richesses sans puiser eux-mêmes à ces sources. Cependant il ne faut pas être injuste envers ceux qui servent la cause du progrès industriel et scientifique, même en faisant leur fortune, quand ils la font d'une manière honnête.

M. Séguin aîné laissera un nom durable dans l'histoire des découvertes relatives aux chemins de fer. On lui doit l'invention de la chaudière tubulaire, invention facilitée, il est vrai, par divers éléments recueillis en Angleterre, mais qui est bien la première réalisation de ce genre. Constatée en France par un brevet du 22 février 1828[1], elle avait précédé de plus de dix-huit mois les expériences provoquées par la compagnie du chemin de fer de Liverpool à Manchester, et dans lesquelles nous avons vu triompher George Stephenson. L'idée même de la chaudière tubulaire avait été déposée par un homme d'un esprit fort inventif, et qui fut très-malheureux, Charles Dallery, dans un brevet pris le 29 mars 1803,

1. V. la collection officielle intitulée *Description des machines et procédés spécifiés dans les brevets d'invention*, tome XXXVII, p. 422.

pour un appareil de bateau à vapeur avec hélice [1]; mais en supposant que M. Séguin eût connu le brevet Dallery, l'appropriation du principe aux exigences des chemins de fer ne lui en appartiendrait pas moins entièrement. Il y avait là un véritable trait de génie. Un juge dont la haute compétence en pareille matière ne saurait être contestée, François Arago, a nettement proclamé les titres de cet ingénieur [2]. Cette découverte a seule rendu possible la construction de locomotives douées de la puissance nécessaire aux *railways*. Elle repose sur ce principe que la production de vapeur est proportionnée à l'étendue des surfaces chauffées. Pour obtenir de grandes forces avec des chaudières ordinaires, il aurait fallu donner à ces appareils des proportions gigantesques. Les machines employées dans les districts houillers de l'Angleterre étaient énormes et marchaient très-lentement. De telles constructions ne pouvaient convenir sur les nouvelles routes dès qu'elles s'ouvraient aux voyageurs. Les divers perfectionnements dus à Stephenson, et mentionnés plus haut, ont ensuite complété cette découverte.

La concession du chemin de Saint-Étienne à Lyon au profit de MM. Séguin frères, résulta d'une adjudication ratifiée par une ordonnance royale en date du 7 juin 1826. Le rabais avait porté sur le tarif; l'adjudication avait été très-sérieuse; on ignorait les subterfuges qui ont été pratiqués plus tard pour annuler l'effet de ces concours. L'une des compagnies rivales comptait

1. Les inventions mécaniques de M. Ch. Dallery ont été l'objet d'un rapport présenté à l'Académie des sciences par une commission composée de MM. Arago, Ch. Dupin, Poncelet et Morin.

2. V. le *Moniteur* du 10 mai 1838, page 1194. — Discussion du projet de loi sur les chemins de fer.

dans ses rangs un homme qui a depuis lors conquis une place éminente dans les annales de nos chemins de fer, M. François Bartholony.

Ce fut encore M. de Corbière qui contre-signa l'acte d'autorisation ; mais une large part dans tout le travail administratif revient à un ingénieur expérimenté, M. Brisson, qui, en sa qualité de secrétaire du conseil général des ponts et chaussées, exerçait une grande influence dans ce service sous le nom du directeur des ponts et chaussées et des mines, M. Becquey. Non pas que ce dernier, qui occupa son poste pendant près de treize années, s'y montrât inactif. Il sut, au contraire, imprimer au travail une impulsion utile, mais il laissait à M. Brisson une très-large action dans le maniement des questions techniques [1]. Dans le préambule de l'ordonnance de concession, on avait jugé utile de dire qu'un chemin de fer destiné à effectuer des transports publics était, aussi bien qu'un canal, un ouvrage d'utilité générale, et que le gouvernement pouvait en conséquence attribuer aux concessionnaires la faculté d'acquérir par expropriation les terrains sur lesquels il devait être construit. On proclamait ainsi un principe économique en même temps qu'on le plaçait au-dessus de la controverse, en le faisant entrer dans le domaine de la loi.

Sans avoir mis son nom à un acte qui sortait de ses attributions spéciales, le chef du ministère d'alors, M. de Villèle, témoigna envers l'œuvre entreprise un bon vouloir dont le souvenir mérite d'être conservé. En matière d'affaires, M. de Villèle ne se rebutait point des choses parce qu'elles étaient nouvelles : il comprit qu'il y avait

1. V. une notice sur M. Becquey, par M. de Cheppe, ancien chef de division au ministère des travaux publics, et qui avait pu parfaitement apprécier le rôle de ce directeur général des ponts et chaussées.

dans ces premiers essais un germe éminemment utile. Sachant d'ailleurs quelles difficultés de toute nature allait rencontrer l'exécution d'un chemin comme celui de Saint-Étienne à Lyon, il assura les concessionnaires qu'ils le trouveraient toujours prêt à les entendre, et qu'il emploierait son influence à les dégager de toute entrave mise arbitrairement à leurs travaux. Le mouvement de la politique emporta bientôt après le cabinet de M. de Villèle, mais cet homme d'État avait eu le temps de prouver que sa promesse n'était pas une parole vaine.

Le chemin de fer dont il avait patronné le premier essor peut fournir matière à diverses critiques, quand on le compare à des constructions ultérieures; il n'en était pas moins tracé d'une manière savante et hardie pour une époque surtout où il n'existait qu'un bien petit nombre d'exemples, et d'exemples imparfaits, à étudier. De Saint-Étienne à Givors, la voie glisse le long de la montagne. Très-brusque jusqu'à Rive-de-Gier, la descente s'adoucit de Rive-de-Gier à Givors. De cette dernière ville, la pente, remontant vers Lyon le long du Rhône, est peu sensible. Dans la montagne, les courbes sont fréquentes; sauf de rares exceptions, elles décrivent d'assez longs circuits. Un premier plan avait été dressé avec des courbes très-réduites, à peu près comme sur le chemin d'Andrezieux; mais M. Séguin, ayant visité le *railway* de Stockton à Darlington, qui venait de s'ouvrir, rejeta le système des courbes resserrées, et, transformant résolûment un tracé déjà fini, il y substitua le système de courbes d'un plus grand rayon [1]. Le chemin, à partir de Givors et surtout de Rive-de-Gier, traverse un

1. *De l'Influence des Chemins de fer et de l'Art de les tracer et de les construire*, par M. Séguin aîné.

pays montueux et coupé de ravins plus ou moins profonds. Il a nécessité la construction de quinze souterrains, de profondes tranchées, et des remblais considérables[1].

Dans tous les travaux du chemin de Lyon à Saint-Étienne, il n'y a pas ce qu'on peut appeler du luxe. Les concessionnaires font juste ce qu'il faut pour rendre l'exploitation possible, rien de plus. A une époque où les capitaux se livraient fort difficilement à de pareilles entreprises, on aurait couru gros risque de ne pas trouver les fonds nécessaires pour des œuvres somptueuses. En définitive, le chemin coûta 11 à 12 millions, sans compter l'acquisition du matériel, ni quelques frais accessoires; il aurait fallu cinquante millions pour l'établir dans les conditions jugées nécessaires un peu plus tard; c'est dire qu'il n'aurait pu être entrepris en 1826. MM. Séguin ont été dans leurs différentes constructions les représentants du système de l'exécution économique ou, si l'on veut, du système américain. Malgré des imperfections notables au point de vue des règles de l'art, leur chemin de Saint-Étienne, répétons-le, n'en constitue pas moins une œuvre d'une importance capitale parmi les plus anciennes constructions de ce genre.

Un troisième chemin fut concédé en 1828 (ordonnance royale du 27 août), sous le ministère de M. de Martignac, pour le service du même bassin houiller, à deux industriels, MM. Mellet et Henri, que distinguait une

1. Le remblai de Saint-Romain représente à lui seul plus de 60,000 mètre cubes. Les souterrains de la vallée du Gier, qui passent sous la ville de Rive-de-Gier, ont près d'un kilomètre de longueur; le souterrain de Terre-Noire, plus de 1,500 mètres. Le nivellement du chemin avait été fait avec beaucoup de soin par M. Biot, de l'Académie des sciences, que les fondateurs s'étaient adjoint, et à qui sa longue et honorable carrière a réservé toutes les palmes académiques.

réelle ardeur pour les entreprises hardies, mais qui n'en calculaient pas toujours avec assez de réflexion les charges et les avantages.

Ce chemin s'embranchait au lieu dit la Quérillière, un peu au-dessus d'Andrezieux, sur le *railway* de Saint-Étienne à cette dernière ville, et de là il allait aboutir à Roanne. Sa longueur est de 67 kilomètres. L'avantage qu'on y avait vu, c'est qu'il abrégerait la navigation d'une centaine de kilomètres dans une partie du cours de la Loire où cette rivière, parsemée de roches, est à peine navigable, et à la descente seulement, pour des radeaux grossièrement construits et incomplétement chargés. Pendant la moitié à peu près du trajet, dans la partie rapprochée d'Andrezieux, l'exécution du chemin de fer ne présentait pas de difficultés sérieuses. Les rails se développent à travers la vaste plaine du Forez en longues lignes droites raccordées par des courbes à très-grand rayon ; mais après avoir dépassé Feurs, à partir de Balbigny, il fallait, pour gagner Roanne, escalader des montagnes abruptes. Ici le rayon des courbes n'a quelquefois pas plus de 200 mètres. Cependant le principal défaut de la construction ne consiste pas dans le peu d'étendue des courbes dont le rayon était en général de 500 mètres. Le chemin se compose d'une suite de plans inclinés réunis par des paliers et reliés les uns aux autres par des remblais. Le système des plans inclinés, dont les fondateurs du chemin de Saint-Étienne à Lyon ne s'étaient affranchis qu'en s'exposant à mille critiques, était alors universellement prôné en France comme en Angleterre. En l'adoptant, MM. Mellet et Henri payaient donc tribut à l'opinion régnante, mais leur méthode n'en était pas moins incompatible avec une grande vitesse, et les inconvénients en ont été reconnus plus tard. C'était

là le vice essentiel de la construction. On semblait s'être mis l'esprit à la torture pour aboutir à une combinaison complexe, bizarre et incommode; nous n'ajouterons pas inutile, parce que les efforts que firent les concessionnaires pour réparer les conséquences d'un plan vicieux, efforts dignes d'un meilleur résultat, ont servi à mettre en évidence plus d'une donnée dont la science a profité.

Les rails en fer employés sur le chemin de la Loire étaient loin d'être aussi pesants que ceux dont les constructeurs font usage aujourd'hui. Ainsi sur le chemin de Saint-Étienne à Lyon, ces rails pesaient seulement 13 kilogrammes 20 grammes par mètre, tandis que sur les grandes lignes du réseau français, les rails qu'on emploie maintenant ont un poids de 36 à 38 kilogrammes [1]. On ne comprenait que vaguement alors que le poids des rails doit être proportionné à l'activité de la circulation sur une ligne. Les rails ne s'usent pas ou ne s'usent guère à force de s'amincir par le frottement des wagons; ils s'usent par la désagrégation moléculaire, et ils se courbent. Voilà le péril qu'on veut éviter en donnant aux pièces une consistance suffisante. De même que le poids, la longueur des rails a beaucoup changé depuis la date des premières constructions. Sur le chemin d'Andrezieux, les rails en fonte n'avaient que 1 mètre 20 centimètres de long; les rails dont il est fait usage actuellement ont une longueur de 4 mètres 50 centimètres à 5 mètres.

L'ouverture du chemin de Saint-Étienne à Andrezieux avait eu lieu le 1er octobre 1828. Deux ans plus tard, le 1er octobre 1830, la compagnie du chemin de fer de

1. Notons que le prix des rails, toujours payé au poids, a baissé de moitié depuis 1829. C'est au Creusot que s'étaient approvisionnés les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Étienne.

Saint-Étienne à Lyon inaugurait le service sur une première section de sa ligne de 15 kilomètres de longueur, celle de Rive-de-Gier à Givors sur le Rhône. C'était juste quinze jours après l'inauguration du *railway* de Liverpool à Manchester. L'exploitation commençait le 1er avril 1832 sur la section de Givors à Lyon et le 1er avril 1833 sur celle de Rive-de-Gier à Saint-Étienne, qui complétait la concession totale de 57 kilomètres. Conformément aux prévisions primitives, on s'était borné d'abord à transporter des marchandises. Le transport des voyageurs data du mois de juillet 1832. Le troisième chemin de la Loire, celui de Saint-Étienne à Roanne, ne fut ouvert qu'un peu plus tard, le 5 février 1834.

CHAPITRE III

Organisation singulière du service sur nos premières lignes ferrées. — Diversité des combinaisons. — Lutte des intérêts industriels. — L'exploitation, ses procédés et ses résultats.

Sur les trois lignes ferrées de la Loire, la traction se fit longtemps par le concours simultané de machines à poste fixe, de locomotives, de chevaux et de bœufs. On employait tel ou tel mode suivant la disposition du terrain : les locomotives sur les plans horizontaux ou sur les pentes adoucies, par exemple dans les plaines du Forez et de Lyon à Givors ; les machines fixes sur les plans inclinés du chemin de Roanne ; les chevaux ou les bœufs sur les pentes prolongées de Givors à Saint-Étienne, ou dans les sinuosités tourmentées du chemin d'Andrezieux et du chemin de Roanne. En outre, à la descente, là où les pentes sont continues, comme de Sainte-Étienne à Rive-de-

Gier, les trains étaient lancés sur le flanc des montagnes, emportés par la seule force de la pesanteur.

Avec des combinaisons si diverses, le voyage sur ces chemins de fer était des plus pittoresques. Supposez-vous partant d'Andrezieux pour Roanne : vous voilà, durant quelques kilomètres, remorqué par des chevaux; puis une locomotive vous fait franchir huit ou dix lieues; ensuite, à chaque pas, vous voyez changer les moyens de traction. Sur tel plan incliné, vous vous sentez hissé par les cordages de la machine fixe; sur tel autre, ce sont les chevaux qui reparaissent; ailleurs, à la descente, vous glissez rapidement par l'effet de votre propre poids. Quelquefois, quand deux pentes se rejoignent à un plateau étroit avec des inclinaisons analogues, on utilise le poids d'un train descendant sur un des flancs du coteau pour aider à en faire remonter un autre sur le flanc opposé. Un danger à craindre avec les machines immobiles et dont la pensée seule donnait le frisson à quelques voyageurs, c'était la rupture des cordes. Si en pareil cas le conducteur d'un convoi n'avait pas été assez prompt à serrer les freins de manière à fixer les wagons sur les rails, on aurait roulé à reculons jusqu'au bas de la côte. L'usure des câbles est, d'ailleurs, une source de dépense particulière à ce système qui n'a jamais paru susceptible d'être employé que pour de faibles distances[1].

Les capricieux arrangements établis sur le chemin de Roanne, et résultant du tracé même, avaient nécessité ces combinaisons. La faculté inventive était

1. Sur le chemin de Roanne, deux machines fixes, placées l'une sur le plateau de Nullise, l'autre sur la hauteur de Biesse, agissaient sur des câbles de 2,230 à 2,250 mètres de long. La première de ces machines était d'une force de 30 chevaux et la seconde d'une force de 60 chevaux.

encore ici, il faut le reconnaître, fort mal appliquée. Les rectifications effectuées depuis que le chemin de Saint-Étienne à Lyon a été fondu avec d'autres lignes, permettent l'emploi exclusif des locomotives et la suppression des machines fixes. Ces machines ne sauraient plus d'ailleurs avoir de raison d'être maintenant que les locomotives sont assez fortes pour gravir des pentes jugées longtemps inaccessibles.

Le chemin de Lyon à Saint-Étienne n'avait point donné lieu à une variété aussi marquée dans les moyens de traction; la vapeur finit par être employée sur tout le parcours. Les essais de locomotives au moins sur une partie de la ligne datent du milieu de l'année 1832. Les premières machines venaient d'Angleterre. Ce fut le mérite des entrepreneurs de ce chemin d'avoir lutté contre le préjugé des machines stationnaires.

D'Andrezieux à Saint-Étienne, on ne s'est jamais servi à la fois que d'un seul moyen de traction; seulement ce moyen a varié. A l'origine, on gravissait la montagne à l'aide de bêtes de trait. C'est même là l'unique mode que le fondateur de ce chemin avait eu en vue; plus tard on y substitua les locomotives. Le premier essai de ce genre eut lieu en 1841. On employa une de ces machines à quatre roues, — si déplorablement mises hors de service sur le chemin de fer de Versailles (rive gauche) après la catastrophe du 8 mai, et qui vint ici fournir une nouvelle carrière et marquer le point de départ d'un progrès nouveau. La compagnie d'Andrezieux, n'exploitant qu'une voie très-courte, ne pouvait se livrer à de coûteuses expériences, et elle regardait comme une bonne fortune l'achat d'appareils réformés dans le service de lignes plus fréquentées. L'essai ayant réussi, on ne craignit pas de faire des commandes de machines neuves.

Quant au matériel destiné aux voyageurs, il s'est aussi singulièrement transformé sur les chemins de la Loire. On avait commencé par se servir de voitures sans nom, voitures indescriptibles, qui conviendraient tout au plus aujourd'hui au transport des matières les plus grossières; puis on était passé à des chars-à-bancs, et enfin les voyageurs avaient eu des wagons assez confortables.

Le *railway* de Saint-Étienne à Andrezieux et celui de la Quérillière, ou plutôt, comme on dit habituellement, d'Andrezieux à Roanne, n'avaient qu'une seule voie, avec des rails d'évitement aux gares. Le chemin de Lyon au contraire, bien plus savamment construit que les deux autres, avait reçu deux voies, sauf dans quelques souterrains. A un moment où les ateliers de l'industrie privée ne pouvaient avoir aucune idée des besoins du nouveau système de locomotion, les entrepreneurs furent obligés de fabriquer eux-mêmes la plus grande partie de leur matériel. Un d'eux, chargé spécialement de l'organisation du service, faute d'un nombre suffisant de mécaniciens, conduisait lui-même les convois. Ce qui manquait alors, et ce qui manqua longtemps à notre pays, ce n'étaient pas des ouvriers capables d'exécuter un travail indiqué, c'étaient surtout des contre-maîtres pour en diriger l'exécution. Telle fut la cause principale de notre infériorité en fait de constructions mécaniques vis-à-vis de l'Angleterre, infériorité d'où quelques grands établissements habilement conduits ont fini par nous relever.

Le besoin de créer à tout moment, et comme par improvisation, les moyens de satisfaire à d'impérieuses nécessités a donné lieu, sur les chemins de la Loire et particulièrement sur le chemin de Saint-Étienne à Lyon, aux plus utiles expériences. Les idées ingénieuses abondent sur cette dernière ligne dans les combinaisons qui

se rapportent à ce que j'appellerai la partie technique; chaque jour, pour ainsi dire, amenait une amélioration. L'un des entrepreneurs, M. Paul Séguin, qui dirigeait le mouvement quotidien de l'entreprise, se montrait fort habile dans tous ces travaux.

Le côté commercial de l'exploitation ne fit pas éclater des vues aussi prévoyantes, aussi bien entendues. Loin de chercher à s'accommoder aux exigences locales, on voulut imposer au commerce ses propres convenances. On avait raison, sans aucun doute, de résister à certaines prétentions abusives, par exemple à celle qu'émettaient les extracteurs de houille, de faire opérer en trois ou quatre mois, dans la saison des ventes, le transport de tous leurs charbons, sauf à laisser ensuite inactif le matériel de la compagnie; mais on poussa la résistance jusqu'à des limites extrêmes, jusqu'à vouloir réglementer arbitrairement les transports et à n'avoir qu'un matériel insuffisant pour les besoins réels. Dans les détails du service, on suscitait aux expéditeurs mille difficultés tracassières; on élevait mille prétentions incroyables; on recourait à mille expédients en vue d'élever les tarifs existants pour le transport des marchandises. Ce que ces procédés soulevèrent de plaintes et de récriminations est incalculable; le chemin se trouva en lutte ouverte avec presque tous les intérêts locaux qui, disons-le, se prévalaient souvent d'abus réels pour énoncer des prétentions sans fondement. Le calcul du tarif à raison d'un minimum de parcours, les fractions de distance, l'établissement des embranchements particuliers aux frais des propriétaires d'usines ou de mines, les frais de chargement et de déchargement, le maximum et le minimum du poids, fournirent matière à des discussions interminables et envenimées.

Dès qu'on jette les yeux sur les longues enquêtes auxquelles il fut procédé par les soins de l'autorité [1], on reconnaît que les difficultés viennent surtout de l'insuffisance du cahier des charges, insuffisance d'ailleurs inévitable, car personne en 1827 n'était en mesure de définir les obligations qui devaient incomber aux chemins de fer. Les contestations auxquelles donnait lieu cette absence de règles précises, on comprend sans peine qu'elles aient surgi, principalement sur le chemin de Lyon à Saint-Étienne, qui possédait une clientèle infiniment plus considérable que celle des deux autres chemins de la Loire, et touchait à des intérêts plus nombreux et plus puissants. Le transport des personnes donna naissance, comme celui des matières premières, à divers abus. L'acte de concession n'avait pu fixer aucun tarif pour les voyageurs, parce qu'à l'origine on n'avait en vue que les marchandises. Quand il fallut abattre la concurrence des anciennes voitures, le transport des voyageurs se fit à des prix modérés; mais on le porta un peu plus tard à un taux excessif. Tandis que le public réclamait une intervention plus active de l'autorité dans la surveillance du service, la compagnie en repoussait au contraire l'idée, alléguant les termes du contrat. D'autres chemins de fer ayant été concédés avec des cahiers des charges plus détaillés, la pression du dehors devint plus vive, et on fut contraint de céder quelque chose. Le terrain ne fut gagné pourtant que pied à pied, et quelquefois à l'aide de transactions plus ou moins secrètes entre les concessionnaires et les principaux opposants de la localité.

1. On peut consulter ces enquêtes dans un livre intitulé *Lois européennes sur les Chemins de fer*, publié à Saint-Étienne en 1837 par M. Smith, conseiller à la cour impériale de Lyon, membre et rapporteur d'une des commissions locales.

Les trois chemins de la Loire avaient été terminés et livrés au public dans l'ordre chronologique des concessions. Le service régulier avait commencé d'abord sur celui de Saint-Étienne à Andrezieux, puis avait été ouvert celui de Saint-Étienne à Lyon, et en dernier lieu celui d'Andrezieux à Roanne. Nous avons indiqué plus haut les dates précises de la mise en exploitation. On a vu que les diverses fractions de la ligne de Lyon à Saint-Étienne n'avaient été mises en exploitation que successivement. Il suffit de rappeler qu'en 1834 les transports avaient lieu sur tout le réseau. La même année, les *railways* du Forez sont reliés les uns aux autres, et quoique l'accord passé entre les compagnies laisse place à des difficultés ultérieures, on peut dès lors éviter les embarras d'un transbordement [1]. L'industrie appelait de tous ses vœux un pareil arrangement, qui consacrait l'existence du réseau.

Une même fortune n'était pas réservée à ces trois rameaux d'un même groupe; mais pour apprécier la diversité de leurs destinées, il faut savoir ce qu'avait coûté chacun de ces premiers chemins de fer au moment où ils furent réputés finis. Le complet achèvement de la ligne de Saint-Étienne à Andrezieux nécessita, en comptant les frais du matériel, une dépense de 2,087,555 francs; c'était, à raison de 18 kilomètres, une somme de 115,975 francs par kilomètre. Le chemin n'avait qu'une voie. Le fonds de la société était seulement de 1,791,000 fr. L'excédant a été couvert par les produits de l'exploitation.

1. On a eu de nombreux accidents à déplorer sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. Les voûtes étaient si étroites, les poteaux qui soutenaient les ponts si rapprochés des rails, que la moindre imprudence des voyageurs devenait funeste. De plus les déraillements y ont été très-fréquents.

MM. Séguin. Tout deviendra plus régulier; les principes de l'art seront mieux observés; seulement il faut s'attendre à voir monter le chiffre des dépenses, sinon tout de suite sur les premiers chemins du Gard, du moins un peu plus tard sur des lignes appartenant aussi à la région méridionale. Les deux systèmes commençaient à s'annoncer chez nous, quoique par des différences encore peu saillantes, durant la phase originelle des chemins de fer. Le système de l'exécution régulière a prévalu en définitive, et il devait prévaloir, car il était seul compatible avec l'essor des voies ferrées. Mais qu'on l'ait poussé jusqu'à l'excès en plusieurs circonstances, qu'on ait voulu trop de symétrie et d'uniformité, qu'on ait trop somptueusement construit certaines lignes, surtout des lignes d'une importance secondaire, cela n'est pas douteux. Il n'est pas douteux non plus que si l'on s'était souvenu à l'occasion, non pour l'imiter, mais seulement pour y puiser quelques indications, du mode si simple et si rapide que nous avons appelé le système américain, on se serait épargné de fortes dépenses et on aurait obtenu de plus prompts résultats. C'est là un point qu'il peut être utile de rappeler.

Au moment où se clôt la période originelle, c'est-à-dire à la fin de l'année 1833, la France possédait 75 kilomètres de chemins de fer en exploitation; le nombre des kilomètres concédés était de 214. Les capitaux dépensés par les compagnies concessionnaires montaient à 17 millions environ. L'État avait, de son côté, consacré à des études de chemins de fer 102,600 fr. sur la somme de 500,000 fr. qu'une loi avait récemment mise à sa disposition[1].

1. V. les *Documents statistiques sur les chemins de fer*, page 34.

CHAPITRE IV

Caractères des entreprises durant la période originelle — Résultats économiques. — Les premiers chemins de fer et la spéculation. — Rôle des différents peuples.

La phase primitive de l'histoire des chemins de fer, qui commence en Angleterre par le chemin de Stockton à Darlington, et qui se clôt chez nous par le projet des chemins du midi, prend fin en 1833. L'initiative avait appartenu dans notre pays à la restauration, qui fit pour les voies ferrées tout ce que permettait alors l'état de la science. La France, il convient de le dire en présence des faits, s'était activement associée dès l'origine aux exemples donnés des deux côtés de l'Océan Atlantique. A l'époque où nous amène cette récapitulation, une carrière plus vaste est sur le point de s'ouvrir. En 1834 commence la grande expansion des voies ferrées en Angleterre et aux États-Unis. A ce moment aussi, on va autoriser chez nous divers essais dans des conditions toutes nouvelles ; mais nous devons nous borner pour le moment à résumer les traits généraux de la période que nous venons de traverser.

Durant cette période, toutes les opérations n'offrent guère qu'un intérêt local. Le problème ne se produit point comme pouvant affecter l'avenir des sociétés modernes. Plus ou moins considérables, presque tous les essais auxquels on se livre ont lieu sur des points éloignés des regards du public. Les oppositions dirigées contre ces œuvres naissantes sont aussi d'une nature toute privée. En France les concessions sont faites par le pouvoir exécutif sans intervention de la loi ; ces con-

cessions sont perpétuelles ; la construction reste entièrement à la charge des compagnies ; l'idée d'un tarif naît tout naturellement de ce fait que les entreprises forment des monopoles, mais le tarif ne s'applique qu'aux marchandises ; on ne songe pas au transport des personnes.

On peut pourtant saisir déjà quelques-unes des tendances que ces entreprises développeront plus tard. Partout on voit s'épanouir, grâce à l'impulsion résultant des nouvelles voies, l'activité industrielle et se multiplier les éléments de travail. Les cités que touchent les chemins de fer, Liverpool, Manchester, Saint-Étienne, Rive-de-Gier, Givors, augmentent d'importance, ou commencent à en acquérir. En France particulièrement, toutes les industries des montagnes de la Loire ont pris un essor inouï. La fabrication des rubans elle-même, qui n'exige pas le transport de matières encombrantes, a profité des routes nouvelles, en ce sens que la facilité des communications, en sollicitant davantage les voyageurs du commerce, a singulièrement développé le cercle des affaires. C'est surtout dans l'industrie de la houille et dans celle des fers que devait se manifester l'élan imprimé à la production. L'extraction de la houille, qui, en 1830, ne s'élevait dans le bassin de la Loire qu'à 683,000 tonnes, arrive, dix ans plus tard, en 1840, à plus de 1,100,000 tonnes. En 1850, elle était de 1,500,000 tonnes ; en 1854, de 2 millions. A mille kilogrammes par tonne, c'est pour 1854 un poids de 2 milliards de kilog. Il y a deux siècles, lorsque le transport des charbons s'effectuait à dos de mulet, l'extraction de la houille dans la Loire ne montait qu'à 6,000 quintaux (ancienne mesure), ou 300 mille kilog. La construction du canal de Givors à Rive-de-Gier avait donné un premier élan,

mais en une mesure restreinte, à ces exploitations.

Dans aucune industrie, au reste, on n'aperçoit mieux que dans l'industrie houillère toute l'influence qu'exercent sur le développement de la production la facilité et le bon marché des transports. Jusqu'à l'établissement du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, les usines métallurgiques que la présence du combustible avait fait surgir dans le pays étaient dans un état très-languissant. Des déficits annuels propageaient le découragement; mais le chemin de fer vint permettre de réaliser une économie de 8 à 10 pour 100 par tonne sur le prix de revient des minerais amenés des bords du Rhône. Une réduction analogue fut effectuée sur le transport des produits fabriqués acheminés vers Lyon. Dès ce moment, les hauts fourneaux et les forges reprennent courage et se multiplient. La production de la fonte, qui en 1834 n'était que de 8,300 tonnes, était en 1842 de 10,400 tonnes, et elle a quadruplé depuis lors. Une progression plus rapide encore s'est déclarée dans la fabrication du fer forgé, dont l'importance dépasse ici celle de la fonte. Grâce à ces diverses extensions, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon est de tous les *railways* du monde celui qui possède le plus fort tonnage de marchandises.

Pendant que les moyens de travail se multipliaient autour des voies ferrées en des proportions si considérables, pendant que des bras condamnés jadis durant une grande partie de l'année à une inaction absolue trouvaient à s'employer continuellement, qu'arrivait-il pour le prix des objets de première nécessité? La famille ouvrière, dont le revenu était grossi par le fait d'un travail plus suivi, voyait-elle annihiler cette augmentation par le renchérissement des produits de première nécessité? Disons d'abord que les conséquences observées ne

sont pas les mêmes par rapport à tous les articles. Là, les prix diminuent; ici, ils montent moins qu'ils ne l'auraient fait ailleurs; le renchérissement est moins sensible, grâce à des ressources plus abondantes. On voit par exemple une baisse notable se déclarer dans le prix des houilles après l'ouverture du chemin de Stockton à Darlington. Ce prix fléchit, sur les ports d'embarquement, de 18 shillings à 8 shillings 1/2. Aussitôt que Manchester fut réuni à Liverpool par une ligne ferrée, le sucre, qui est en Angleterre bien plus qu'en France une denrée de consommation usuelle, diminua sensiblement de prix, de même que celui de vingt denrées exotiques. Chez nous, dans nos montagnes du Forez, le fer, qu'emploient tant de petites forges isolées, est vendu à beaucoup meilleur marché après la mise en exploitation des chemins de fer. Un grand nombre d'articles de vêtement, importés plus facilement de Lyon ou de Paris, éprouve une réduction marquée. Tels objets regardés naguère comme des articles de luxe rentrent désormais dans la consommation générale. Quant aux denrées alimentaires, le prix de ces articles ne s'élève pas à Rive-de-Gier et à Saint-Étienne, au milieu d'une activité si puissamment agrandie, en une proportion plus large et plus rapide que dans les villes de France où les éléments de travail demeurent stationnaires. La progression n'empêche donc pas qu'il n'y ait une baisse relative.

Le mouvement des personnes forme aussi un indice utile à recueillir dans nos exploitations. C'était au mois de juillet 1832 qu'on avait commencé à transporter les voyageurs. Quatre ans plus tard, en 1836, on comptait sur la ligne de Saint-Étienne à Lyon 170,000 voyageurs, valant à la compagnie une somme de 437,000 francs. Ces chiffres ne cessent plus de s'accroître d'année en

année, et ils montaient en 1852 à 756,000 pour les voyageurs et 1,274,000 francs pour la recette.

Ainsi, en dernière analyse, de notables avantages locaux sont dérivés, durant la phase originelle des chemins de fer, de créations qui étaient elles-mêmes toutes locales. Peut-on dire néanmoins que ces premiers essais aient produit en France tout le bien qu'ils étaient susceptibles d'engendrer? Peut-on dire qu'on a su s'en servir de la manière la plus conforme aux vrais principes de l'économie sociale? C'eût été peut-être demander l'impossible. Le reproche qu'on peut adresser à ces exploitations c'est de n'avoir pas su s'inspirer assez de cette idée, qu'il n'y a pas de meilleur moyen, pour réussir ou pour étendre son succès, que de consulter sans cesse les intérêts du public. La tendance à outre-passer son droit se manifeste dès l'origine. On ne cherche pas avec assez d'ardeur quels nouveaux services on pourrait ajouter à ceux qu'on rend déjà. Pourquoi dans la Loire les chemins de fer n'ont-ils jamais été d'aucun avantage pour l'agriculture? C'est qu'ils n'ont pas voulu adopter des mesures, comme telles et telles compagnies anglaises et américaines, pour faciliter le transport des engrais, des récoltes, etc. Relativement aux articles industriels mêmes, les petits producteurs, par suite des rigueurs du tarif, n'avaient guère pu tirer profit des voies ferrées. Les imperfections, les inconvénients signalés dans l'exploitation de ces voies faisaient désirer de nombreuses améliorations ; mais la réalisation de ces réformes ne pouvait appartenir qu'à une époque ultérieure à celle où se répandraient les notions de la véritable économie des chemins de fer.

Il est à remarquer que durant la période originelle, la spéculation sur les titres de chemins de fer fut complétement nulle en France. On n'y songea même pas.

Des industriels, des entrepreneurs comptent sans doute sur les perspectives que leur semblent promettre les voies ferrées, mais la spéculation dans le sens financier du mot, la spéculation sur la hausse et la baisse des titres est inconnue. En Angleterre, elle apparaît avec l'ouverture du chemin de Liverpool à Manchester, mais encore circonspecte, encore exempte des vices qui l'a jetèrent bientôt dans de funestes écarts. De l'autre côté de l'Océan, aux États-Unis d'Amérique, où l'on s'expose de gaieté de cœur à des crises terribles à force de compter sur des valeurs fictives, la spéculation devait très-promptement apparaître dans cette arène nouvelle. Elle fut contemporaine des premiers essais. Cependant là encore on trouve que les spéculateurs se montrent réservés, surtout si l'on songe à leurs procédés ultérieurs. En somme, l'ère primitive ne contient que le germe peu développé, presque inaperçu de ces entraînements qui ont plus tard compromis et bouleversé tant d'existences.

Comment peut-on caractériser le rôle de chacun des pays dont les tentatives d'importance inégale remplissent la période originelle des chemins de fer? Les deux peuples issus d'une même souche qui déploient sur l'un et l'autre bord de l'Océan, bien qu'avec de profondes différences de caractère, un génie également pratique, apparaissent ici sur le premier plan. Ils n'y apparaissent pas tous les deux sous le même jour ni avec le même mérite. L'invention appartient à l'Angleterre; les États-Unis se distinguent ensuite par la rapidité apportée dans l'exécution. Quant à la France, elle se borne généralement alors à imiter; son vrai rôle n'apparaît pas encore. Rappelons cependant qu'elle avait vu inventer chez elle certains éléments essentiels pour la construction des locomotives, et condamner le système des plans inclinés et

des machines fixes. Néanmoins ce ne fut que durant la seconde période, durant la période des études scientifiques, qu'elle a rempli véritablement une mission d'un ordre spécial. La question se dégage alors peu à peu des langes de l'empirisme; elle sort du cercle des exploitations purement locales. Chacun comprend qu'elle réagira sur toutes les branches de l'ordre économique et qu'elle se lie aux destinées de la civilisation moderne.

LIVRE DEUXIÈME

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS. — QUELS ÉLÉMENTS LA SCIENCE ÉCONOMIQUE Y PEUT PUISER.

Idée générale de la seconde période. — Phases principales des discussions. — Traits distinctifs.

C'est seulement dans notre pays que la seconde période de l'histoire des chemins de fer, — la période des discussions et des études, — présente des traits assez profondément tranchés pour avoir une existence tout à fait distincte entre la période des origines et celle des grandes exploitations. Partout ailleurs, elle se confond plus ou moins avec l'une ou l'autre de ces deux phases. En Angleterre, par exemple, on discute et on étudie, mais en même temps on agit; on exécute les *railways* de Stockton à Darlington, de Liverpool à Manchester, et plusieurs autres. Quelques années s'écoulent à peine, que déjà les entreprises se multiplient de tous côtés. En Belgique, en Allemagne, les recherches préliminaires, les débats publics se prolongent beaucoup moins que dans notre pays, et cèdent plus rapidement la place à de vivantes réalités. Quant aux États-Unis d'Amérique, sans aucun préambule, ils se lancent dans la carrière pour ainsi dire à pleine vapeur.

chemins de fer se reproduisit par trois fois, d'une façon très-solennelle, en 1837, en 1838, en 1842, dans le champ clos des débats parlementaires. Quoiqu'il s'agît toujours des moyens de doter la France de ces créations dont l'établissement devait être la grande tâche du XIXe siècle, chacune de ces discussions a eu son caractère particulier, et au milieu d'éléments éphémères ou inutiles qui durent nécessairement s'y mêler, chacune présente les conditions d'un intérêt réel et durable.

A chaque époque, un point distinct forme le principal objet des délibérations. En 1837, il s'agit surtout de savoir à quelles lignes le pays doit donner la préférence. En 1838, la lutte éclate directement entre le système de l'exécution par l'État et le système des compagnies. En 1842, quoique l'État et les compagnies se retrouvent encore plus d'une fois en présence, le principal intérêt s'attache aux débats relatifs à ce qu'on appelait le *système* des *tronçons* par opposition à celui d'une *ligne unique*.

PREMIERE SECTION

LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DURANT LA PREMIÈRE PHASE DE LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

CHAPITRE I

Etat de la question pour le gouvernement de 1830. — Premiers problèmes économiques. — L'opinion publique et les chemins de fer.

Au moment où le gouvernement de juillet commença à s'occuper des chemins de fer, il trouvait le champ libre de tout engagement systématique. Les lignes concédées sous la restauration avaient été attribuées, comme nous l'avons vu, à des compagnies et sans aucune coopération de l'État; mais ce n'était là qu'un simple fait qui n'avait point été donné pour une règle, et qui ne gênait en rien les décisions du pouvoir nouveau. La restauration avait pris la question telle qu'elle s'était présentée, naissante, toute locale, enveloppée de ténèbres. Ce ne fut que deux ou trois ans après la révolution de juillet, quand les expériences accomplies en Angleterre et en Amérique eurent retenti dans le monde entier, qu'il fut vraiment possible de s'interroger sur les applications plus générales dont ce nouveau moyen de communication pourrait être susceptible. Alors surgirent en foule des questions naguère imprévues qui viendront successivement prendre place sous nos yeux; il en est une qui chez nous domina bientôt

toutes les autres. On se demanda par qui les chemins de fer seraient établis. Serait-ce par l'État? Serait-ce par l'industrie privée? En face du système d'exécution par l'industrie privée qui avait été appliqué à ces chemins par le gouvernement de la restauration, le système de l'exécution par l'État se posa de plus en plus dans les discussions extra-parlementaires, surtout après que la Belgique l'eut adopté. Rien ne contribua plus à retarder la France dans l'arène des réalisations que l'hésitation éprouvée par beaucoup d'esprits sur ce premier point, soit dans le gouvernement, soit en dehors du gouvernement.

La discussion porta également longtemps d'une manière principale sur les moyens de faire face aux dépenses exigées. L'appréciation des forces financières de la France et des engagements qui les grèvent, l'étude de la question des chemins de fer dans ses rapports avec le crédit public forment une des parties les plus intéressantes du débat, une de celles qui fournissent le plus d'éléments à la science. Les faux points de vue, les conséquences téméraires ou erronées ne manquent pas de se produire, suggérés par les vues particulières des partis politiques. Les vrais principes avaient peine à se dégager de la mêlée. Il est évident toutefois que, si on ne les inscrit pas toujours dans la loi, la force des choses, le courant de l'opinion les livre à l'étude et leur prépare peu à peu un triomphe certain sur les préjugés et la routine.

Il importe de se rappeler où l'on en était en France quand commença, en 1837, la longue série des discussions parlementaires; il faut qu'on sache si l'on avait gagné quelque terrain dans l'intervalle écoulé depuis la fin de la période originelle, c'est-à-dire depuis 1833. Voyons donc si les quatre dernières années avaient grossi le bilan laissé par la restauration.

La France avait ajouté quelques rameaux aux trois lignes ferrées construites pour mettre les gîtes houillers du Forez en rapport avec le Rhône et la Loire ; mais ces rameaux étaient peu nombreux et peu étendus. Presque ignorées du public et consacrées au service des grandes exploitations industrielles, cinq lignes seulement avaient été ouvertes : c'étaient les lignes d'Épinac au canal de Bourgogne, des carrières de Long-Rocher au canal de Loing, d'Abscon à Denain, de Saint-Waast à Denain, de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, tête du canal de l'Ourcq. Le transport des personnes n'avait lieu sur aucune de ces lignes. Cinq autres chemins avaient été autorisés : ceux de Montpellier à Cette, d'Alais à Beaucaire, et ceux de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite et rive gauche) ; mais ces chemins n'étaient pas encore exploités. La plus longue de ces dernières lignes, celle de Montpellier à Cette, n'avait que 27 kilomètres. Lors même qu'elles auraient été achevées, ces lignes n'auraient pu passer que pour de simples échantillons[1].

Cependant en présence des travaux entrepris dès cette époque au delà de nos frontières, on commençait à sentir combien il importait de se mettre énergiquement à l'œuvre. L'opinion publique, éveillée par le récit des merveilles dues aux chemins de fer, se préoccupait des retards qu'éprouvait l'expansion de ces voies de communication. Dès qu'un seul peuple était entré dans la carrière, dès qu'un seul avait demandé des principes de richesse et de force

1. Il n'est pas inutile de rappeler en quel état se trouvaient alors les entreprises de chemins de fer en Europe. Il n'y avait en tout au 1er janvier 1837 que 1,235 kilomètres en exploitation, sur lesquels la Grande-Bretagne en comptait 797 pour sa part, l'Autriche 245, la France 142, la Belgique 44, la Bavière 7 ; mais le nombre des kilomètres en construction était de 4,679 ; l'Angleterre en avait 3,046, l'Autriche 755, la Belgique 464, la France 292, divers États d'Allemagne 122.

aux nouvelles créations, les autres n'étaient plus libres de rester inactifs. Il leur fallait avancer eux-mêmes sous peine de voir bientôt décliner le niveau de leur puissance, sous peine de tomber dans une irremédiable infériorité.

En somme les concessions votées chez nous ne répondaient ni aux besoins du pays ni aux exigences de l'opinion. Tout commandait au gouvernement d'élargir la carrière et d'y marcher résolûment. Quel parti se décida-t-il à prendre?

CHAPITRE II

Les projets de chemins de fer et le ministère du 15 avril. — La situation politique et les exigences de l'ordre économique.

Dans les temps qui précédèrent les débats de 1837, il était facile de prévoir que le moment approchait où la question des chemins de fer allait se poser dans toute son ampleur devant le pouvoir législatif. Les systèmes divers qui se formulaient avec éclat dans des travaux extraparlementaires et qui affichaient des prétentions d'universalité, ne pouvaient manquer d'organes dans le sein des chambres. La lutte y était inévitable. Pouvait-elle être utile? Cela n'est pas douteux, mais à une condition: à savoir que le débat se renfermerait dans le cercle si vaste d'ailleurs de la question et n'irait pas s'aigrir et se perdre sur le terrain des rivalités politiques.

Quand la tribune s'empara de ce grand problème, le pouvoir était entre les mains du ministère du 15 avril. Ce cabinet, qui fut assailli par tant d'orages, ne demandait pas mieux que de s'associer à ces élans de l'opinion; il ne demandait pas mieux que d'écarter les questions politiques et d'appeler l'attention sur les questions d'af-

faires. C'était même là son intime désir et le fond de son système. Reconnaissons-le toutefois : quoique présidé par un homme éminent, le comte Molé, qui dépassa, dans les luttes de paroles, les espérances mêmes de ses amis, ce ministère était assez mal placé pour conduire à bon port, à travers mille écueils, les questions d'intérêt matériel. Sous un régime comme celui de 1830, on ne pouvait pas dire : laissons la politique et occupons-nous d'affaires. Il aurait fallu pour cela supposer dans les partis une abnégation qui est encore plus rare chez eux que chez les individus. Les ressorts politiques étaient, on s'en souvient, extrêmement tendus, et la fameuse querelle entre la prérogative royale et la prérogative parlementaire, fond de tous les débats du temps, ne pouvait manquer de déborder de toutes parts sur la discussion annoncée. La coalition entre les divers partis opposés à la politique qu'on appelait la politique personnelle du roi Louis-Philippe, s'était déjà organisée. Nous n'avons pas à juger ici cette manifestation en elle-même. Disons seulement que l'histoire ne saurait jamais être fort sympathique pour les coalitions qui supposent un accord peu sincère, et par conséquent peu durable. Bonne tout au plus pour un rapide coup de main, une ligue de ce genre porte en elle d'énergiques éléments de dissolution qui l'empêchent presque toujours de subsister assez longtemps pour obtenir des résultats aussi complexes que ceux qu'avait en vue la coalition de 1837. Mille circonstances imprévues, parfois très-légitimes, peuvent obliger certains hommes à se détacher du faisceau. Voilà précisément ce qui arriva pour la fameuse coalition opposée au ministère du 15 avril. En la regardant à distance, on pourrait presque dire qu'elle avait eu le tort de se former, puisqu'elle devait inévitablement

avoir le tort de se dissoudre avant le temps. Mais en constatant au point de vue spécial où nous sommes placé, que son existence a fâcheusement réagi sur les projets de chemins de fer, nous n'entendons pas dire que l'histoire décernera un bill d'indemnité à la politique représentée par le ministère du 15 avril. Il y avait dans le système parlementaire, dans les principes du gouvernement de juillet, des conséquences auxquelles on reprochait alors au ministère et non pas toujours sans raison de vouloir se soustraire.

Le périlleux moyen que les chefs de parti avaient adopté pour résister à cette tendance devait infailliblement paralyser tous les efforts du ministère du 15 avril pour détourner les esprits des questions politiques. Le cabinet ne dut pas longtemps conserver ses illusions. L'opinion dans la chambre des députés, ou au moins dans une notable partie de la chambre, ne chercha point à dissimuler qu'elle était peu disposée à s'associer aux intentions ministérielles. Elle saisit la première occasion qu'elle eut de le manifester. Six projets de chemins de fer proposés par le ministre des travaux publics, M. Martin (du Nord), le 8 mai 1837, allaient mettre en évidence les dispositions de la majorité.

Le gouvernement n'avait pas adopté un plan d'ensemble. Chaque ligne faisait l'objet d'un projet de loi distinct accompagné d'un exposé spécial. En procédant de cette façon, le ministère avait probablement voulu rendre indépendant l'un de l'autre le vote sur chaque projet, ou bien diminuer l'ampleur de ses propositions. Il s'agissait des chemins de Paris à Orléans, de Paris à Rouen, de Mulhouse à Thann, de Lyon à Marseille, de Paris à la frontière de Belgique, et des chemins d'Alais à Beaucaire et de Beaucaire aux mines de la Grand'

Combe, déjà autorisés, du moins en partie en 1833, comme on l'a vu, mais repris dans de nouvelles conditions. Avec le cadre étroit de nos lignes ferrées, ces propositions étaient par elles-mêmes un fait très-considérable; elles devenaient plus graves encore comme essai de la politique du cabinet en matière d'affaires. Mais avant de voir comment la discussion les traita, il importe de se rendre compte du mode d'exécution qu'on avait choisi.

CHAPITRE III

Système adopté par le gouvernement en 1837. — Combinaisons diverses. — Questions économiques posées dans les projets.

En voyant le gouvernement de 1830 entrer dans l'arène des chemins de fer soudainement élargie, on se demande tout naturellement quel système il avait adopté. Revendiquait-il pour l'État l'établissement des lignes ferrées comme celui des routes ordinaires? Ou bien, ainsi qu'on l'avait fait jusqu'à ce moment en France, en abandonnait-il l'exécution à l'industrie privée? La méthode suivie en Angleterre et en Amérique venait à l'appui du premier système; la Belgique avait au contraire adopté le second pour l'exécution de son réseau. Le ministère du 15 avril se prononçait pour les compagnies, — sous diverses formes avec ou sans subvention du Trésor, par des concessions directes ou par des adjudications. On avait pris le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans pour maximum de la durée des concessions; on s'était réservé la faculté de reviser les tarifs à l'expiration des trente premières années, et ensuite après chaque période de quinze ans. La faculté de rachat avait aussi été stipulée au pro-

quant aux différents modes d'intervention du trésor : concession directe avec subvention, adjudication au rabais, garantie d'un minimum d'intérêt, etc. La critique un peu trop batailleuse de certains orateurs, comme celle de M. Auguis, n'aurait pas suffi pour donner à la discussion économique le caractère qui la recommande encore aujourd'hui à l'attention. Quoique les vives agressions de M. Jaubert pussent tomber par quelques côtés sous cette même qualification, elles doivent y échapper à cause des judicieuses observations qui s'y mêlaient. Relativement à la concession directe, par exemple, M. Jaubert faisait valoir qu'avec ce mode on avait l'avantage de connaître au moins ceux avec qui l'on traite et de pouvoir s'assurer d'avance de leur capacité et de leur moralité. Il est bon, disait-il, que les concessionnaires, que les principaux administrateurs soient pour ainsi dire incorporés à l'entreprise. Une sorte de responsabilité morale vis-à-vis du pays pèse alors sur leurs têtes. C'est ainsi que de grands travaux ont été exécutés, qui font l'honneur de la France et de l'Angleterre; c'est ainsi que le nom du duc de Bridgewater s'est associé aux beaux travaux de canalisation de la Grande-Bretagne, que le nom de Riquet s'attache à jamais à la grande pensée de l'union des deux mers par le canal du Midi... Le système de la concession directe est le seul qui crée les sacrifices prolongés et les dévouements généreux.

Le prêt considéré comme forme d'encouragement avait été également bien saisi par M. Jaubert. Ce procédé employé jadis en Angleterre peut être avantageux, mais à la condition que, dans l'intérêt du trésor public, on s'assure de la bonté de l'entreprise et de la solidité des gages offerts par les emprunteurs.— Quant au don d'un

capital, rien de plus simple à effectuer; on connaît d'avance la portée de son sacrifice. Mais l'orateur demandait que le paiement de la subvention ne s'effectuât qu'à la fin des travaux, pour qu'on eût la certitude que les fonds avaient servi réellement à doter le pays de constructions utiles.

Le débat économique se concentra bientôt sur deux objets : la prestation directe et la garantie d'un minimum d'intérêt. Ces points de vue furent abordés par deux personnages éminents, M. le comte Duchâtel, que ses travaux antérieurs investissaient d'une autorité réelle en semblable matière, et M. Berryer, qui possède à un si rare degré la faculté de s'assimiler les éléments divers d'une affaire quelconque. Les systèmes furent un moment considérés en eux-mêmes indépendamment des projets ministériels et des vues de l'opposition.

M. Berryer se prononçait pour la garantie d'un minimum d'intérêt, dont le mécanisme était alors si généralement méconnu, et qu'il était fort utile d'expliquer. Partant de cette idée que si le gouvernement n'exécutait pas lui-même les grandes lignes, il devait au moins avoir un pied dans les entreprises, M. Berryer admettait non-seulement comme juste en lui-même, mais comme offrant un avantage immense, le fait de la contribution du trésor. Mais sous quel mode intervenir? C'est ici que l'orateur entrait dans des détails sur l'appréciation comparative de la garantie d'intérêt et de la prestation directe. Sachant bien que les idées d'agiotage n'avaient pas la faveur de l'assemblée, il disait que la garantie d'intérêt pouvait, moins que tout autre mode, exagérer les espérances des agioteurs et alimenter les ardeurs de la spéculation. Il qualifiait, au contraire, d'*immoral* le système des prestations directes parce *qu'elles donnent l'essor à l'agiotage*

par l'appât de la prime et avec les inévitables imprévus des évaluations primitives, préparent des déceptions certaines aux actionnaires[1].

Comme on était disposé à s'inquiéter de l'étendue des charges que la garantie d'intérêt pouvait créer à l'État, M. Berryer avait pris soin d'ajouter : « l'État garantira un minimum d'intérêt pendant vingt, vingt-cinq, trente, quarante ans peut-être; vous déterminerez une limite, et si les chemins de fer doivent produire les résultats qu'on en attend, il est évident que dans quinze ou vingt ans, le mouvement général que leur établissement aura produit sera tel, que la garantie du minimum d'intérêt se trouvera illusoire. » Les espérances qu'émettait l'orateur ont été dépassées par l'événement; c'était beaucoup en 1837 que de s'affranchir, même dans ces termes, des craintes alors très-répandues.

M. Duchâtel préférait la subvention directe à la garantie d'intérêt. Il sentit tout d'abord le besoin de réagir contre l'imputation que le système de la subvention favorisait l'agiotage. Qu'est-ce que l'agiotage? disait-il. C'est l'espoir du bénéfice; toutes les fois qu'on peut s'imaginer que les valeurs éprouveront une hausse considérable, l'agiotage apparaît sur-le-champ. C'est ainsi qu'on le voit toujours à la naissance du crédit public. Or, avec la garantie d'intérêt, que fait-on? on assure les

1. M. Berryer ajoutait en accentuant toutefois beaucoup trop les nuances : « Je le demande, quelle est celle des deux actions qui, le lendemain même de votre loi, va se réaliser avec des bénéfices inconséquents, ou celle qui reçoit une part de capital, ou celle qui reçoit une garantie d'intérêt? Je dis que c'est la première. N'est-il pas évident qu'il y a 25 pour 100 de bénéfice le lendemain de la loi pour tous les porteurs d'actions du chemin Cockerill? Comment! voilà un chemin de fer de 80 millions, et l'on n'a besoin que de 60 millions d'actions! Cela fait-il 25 pour 100 de bénéfice, oui ou non? »

capitaux contre la plupart des mauvaises chances, et sinon contre une certaine perte, du moins contre la perte totale; on leur laisse toutes les chances de bénéfice ; on crée de cette façon le principe d'une hausse certaine. Loin de comprimer l'agiotage, on lui donne un nouveau développement. M. Duchâtel ne soutenait pas qu'avec la subvention il ne dût pas y avoir d'agiotage; ce qu'il repoussait, c'était cette prétention que la garantie d'intérêt fût préférable sous ce rapport à la prestation directe.

Il analysait ensuite les caractères de la subvention. Quand l'État accorde une subvention, c'est qu'il croit, c'est que les capitalistes croient comme lui, qu'en raison des chances de perte, les profits de telle entreprise déterminée ne promettent pas d'être assez forts pour que les capitaux se décident à s'y engager. Alors l'État s'abonne en quelque sorte avec les capitalistes, moyennant une certaine somme. Il leur dit : il y a de mauvaises chances à craindre; l'entreprise qui devrait rapporter 6 ou 5 pour 100, peut n'en rapporter que 5 ou 4; je vous donnerai une certaine somme, et par là vous pourrez réaliser le profit auquel vos capitaux ont droit de prétendre. Un mot résumait la pensée de l'orateur : « Le système de la subvention est un véritable forfait entre l'État et les capitalistes. »

A ces lumineuses explications sur le phénomène économique, M. Duchâtel ajoutait quelques considérations sur la prestation directe envisagée *comme moyen de finances*. Il faisait valoir qu'avec ce système on pouvait déterminer exactement les engagements de l'État. L'État devant faire face sur son budget aux dépenses que la subvention lui imposait, il était facile de combiner en conséquence les ressources du trésor.

Que résulta-t-il, en dernière analyse, de cette passe

d'armes intercalée dans la lutte contre le chemin de fer du Nord? Plusieurs conséquences frappent aujourd'hui. Il est incontestable d'abord que toutes ces questions économiques étaient encore entourées de ténèbres, qu'elles étaient pour ainsi dire dans l'enfance; on se débattait un peu au hasard; mais les esprits pénétrants, à quelque point de vue qu'ils fussent placés d'ailleurs, apportaient toujours quelques éclaircissements propres à élucider le problème. C'était une erreur que de prétendre en une telle matière poser une règle absolue. Pourquoi se lier d'avance les bras en face de nécessités essentiellement variables? Un homme qui avait passé par la pratique des affaires commerciales, M. Ganneron, disait dans cette discussion même: « Dans les affaires publiques comme dans les affaires privées, il ne faut jamais adopter un système exclusif; il faut au contraire prendre toujours conseil des circonstances. » Cette observation de l'ancien président du tribunal de commerce de la Seine, était parfaitement à sa place; elle essayait de réagir contre la tendance de la plupart des orateurs qui prirent la parole, à se montrer trop exclusifs. Ils étaient trop exclusifs ceux qui venaient s'en prendre au système de la concession directe avec subvention, employé à l'égard des concessionnaires du chemin belge, en disant que la subvention de l'État impliquait de plein droit la voie de l'adjudication. L'erreur provenait ici de la jalousie du pouvoir délibérant envers le pouvoir exécutif. Ils étaient trop exclusifs ceux qui réclamaient pour tous les cas soit la subvention, soit la garantie d'un minimum d'intérêt.

Ces systèmes ont leurs avantages et leurs inconvénients, et le choix doit, suivant l'expression de M. Ganneron, dépendre des circonstances. L'adjudication n'est souvent qu'une trompeuse mise en scène, où manque toute con-

currence sérieuse [1]. En 1837, l'expérience n'avait pas encore dissipé les illusions sur les avantages de cette manière de procéder, et de bons esprits croyaient d'une manière trop absolue à l'efficacité de la concurrence sous cette forme spéciale. Le mode de l'adjudication ne peut être employé utilement que dans certains cas. La concession directe a des avantages qui lui sont propres. Dans ce système on sait avec qui l'on traite, et alors seulement on peut apprécier l'étendue des garanties morales. Quant au mode de la garantie d'un chiffre d'intérêt, il possède sans doute une sorte de puissance magique; il donne aux actionnaires sérieux une sécurité réelle, et permet de venir en aide à un plus grand nombre d'entreprises. Souvent même la garantie peut se réduire à un simple appui moral donné à des opérations naissantes. Certes c'est un malheur qu'on n'ait pu décider l'administration, sous le gouvernement de juillet, à recourir à ce mode fécond qui aurait singulièrement favorisé l'essor des entreprises sans rien coûter en définitive au trésor public ; c'est un malheur qu'on n'en ait vu alors qu'une seule application, et encore une application introduite à titre d'essai par la chambre élective et dont il sera question plus tard. Cependant le système de la prestation directe peut, dans certains cas, former un stimulant plus actif, parce que l'aide prêtée est

1. On sait à quoi s'en tenir aujourd'hui à ce sujet, depuis qu'on a vu de nombreuses compagnies s'entendre secrètement à la veille du jour fixé, et anéantir ainsi tout l'effet de la mesure. Nous pouvons le dire dès à présent : l'idée de ces fusions sur une grande échelle effectuée en 1845 lors de l'adjudication du chemin de Lyon appartient, assure-t-on, à l'ancien chef de l'école saint-simonienne, M. Enfantin, qui a eu dans sa vie plus d'une conception originale, mais qui n'en a guère eu dont le succès ait été aussi complet. Dès qu'il eut jeté la planche, tout le monde voulut y passer. L'adjudication dès lors ne fut plus qu'un vain mot.

plus immédiatement sentie, et qu'elle diminue la somme des capitaux à demander aux bourses particulières. Ceux qui, en 1837, s'élevaient contre la subvention fixe en disant qu'elle favorisait l'agiotage, perdaient de vue les causes propres à surexciter l'humeur du monde financier. L'agiotage est un mal inhérent à tout grand mouvement d'affaires ; il existera aussi longtemps qu'il y aura des gens peu honnêtes, prêts à profiter d'une heure d'engouement pour attribuer à certains titres une valeur exagérée, et des gens simples, mais avides de gain, pour se laisser allécher par l'appât d'un gros bénéfice. L'agiotage dépend moins du régime de telle ou telle entreprise que de la disposition des esprits à un moment donné. On l'a vu sévir aussi violemment dans des opérations entièrement privées que dans celles où intervenait l'État. On n'a pas oublié, par exemple, à quelles effrayantes proportions l'agiotage fut poussé dans le temps en matière d'asphalte et de bitume, et pourtant il n'y avait là ni garantie d'un minimum d'intérêt ni prestation directe. On avait eu raison de le dire dans la discussion, les craintes d'agiotage ne pouvaient pas disparaître entièrement ; l'agiotage ne pouvait être combattu avec un entier succès ni dans l'un ni dans l'autre système ; mais les dangers n'étaient pas au fond plus grands dans un système que dans l'autre.

La conclusion à tirer de ces observations quant aux demandes du ministère en 1837, telles qu'elles avaient été d'abord formulées, c'est que la variété des combinaisons n'était pas un mal en elle-même[1] ; c'était seule-

1. Le ministre des finances, M. Lacave-Laplagne, qui avait d'ailleurs paru tenir à s'effacer dans cette discussion, avait dit à ce sujet : « Tous les systèmes sont en présence, chacun doit être appliqué selon les circonstances et les localités, et je crois que le gouverne-

ment, comme nous l'avons dit, une erreur de tactique que d'avoir soulevé tant de questions à la fois. Quant au chemin de Paris à la frontière belge, le seul sur lequel le cabinet insistât à la fin de la discussion, la forme employée, les conditions convenues n'étaient pas une raison suffisante pour en motiver le rejet. Si à un point de vue général il ne fallait renoncer absolument à aucun des modes d'intervention proposés, au point de vue restreint de la question actuelle, la concession directe avec subvention ne pouvait pas être sérieusement regardée comme entachant de nullité le contrat passé avec les concessionnaires [1].

Quoiqu'elles eussent, au fond, peu de solidité, les critiques dirigées de tant de côtés contre le chemin de la Belgique avaient pourtant un résultat général des plus fâcheux pour le gouvernement. Elles permettaient d'englober plus de monde sous le drapeau de la résistance. Tel que le tracé n'inquiétait pas, était ramené sous l'étendard de l'opposition par sa répugnance au mode de la concession directe; tel autre y était conduit par son goût pour l'adjudication ou pour la garantie d'un minimum d'intérêt. Le débat, du reste, aboutissait toujours à cette conclusion, que les études faites n'étaient pas suffisantes, et que les projets n'étaient pas en état d'être utilement examinés. Ainsi motivée, la proposition d'un ajournement devenait offensante pour l'administration :

ment n'aurait pas agi avec prudence et sagesse, s'il s'en était tenu à une règle absolue qu'il aurait appliquée à tout. A ces considérations j'ajoute que cette combinaison a pour résultat de répartir les charges et de laisser le trésor plus libre dans ses mouvements, d'assurer même la conclusion de son entreprise, tout en évitant les dangers pour l'avenir. Le gouvernement a donc fait une chose sage, raisonnable et prudente, en venant ainsi vous demander des systèmes variés. »

1. Le rapport de la commission chargée de l'examen du projet et que M. Charles de Rémusat avait présenté, en proposait l'adoption.

elle l'accusait d'imprévoyance et de précipitation. C'est par des raisons prises dans cet ordre d'idées qu'une proposition d'ajournement, c'est-à-dire de rejet, faite par M. Bureaux de Puzy, fut soutenue par M. Dufaure : « Je demande à la chambre, dit ce dernier, si les doutes d'économie sociale qui se rattachent aux chemins de fer, ont été étudiés avec assez de soin pour qu'elle puisse se prononcer sur ces graves questions... Je suis convaincu que beaucoup, et de très-graves difficultés se présenteront, qui n'ont pas été envisagées d'assez près, et sur lesquelles l'opinion de la chambre elle-même n'aurait pas le temps de se former avec toute la maturité convenable. »

En mettant ainsi en doute que la chambre, avec les documents produits, pût se former une opinion raisonnée sur l'ensemble de l'œuvre, M. Dufaure ne faisait qu'indiquer du doigt une cause d'hésitation planant au-dessus de toute l'assemblée. Aussi la proposition d'ajournement fut-elle immédiatement adoptée pour toutes les grandes lignes. On se contenta de voter les petits chemins ayant un caractère purement local, et qui n'avaient soulevé aucune difficulté bien sérieuse, ceux de Mulhouse à Thann, de Bordeaux à la Teste, d'Épinac au canal du Centre, comme aussi les lignes d'Alais à Beaucaire et d'Alais aux mines de la Grand'Combe [1].

Que les projets du ministère eussent été présentés au hasard, comme à la débandade, c'était incontestable ; qu'ils eussent été mal défendus au point de vue des idées d'ensemble, au point de vue de l'économie industrielle et politique, ce n'était guère moins évident. Le ministre des travaux publics, malgré la bonne volonté dont il était animé, faisait peut-être défaut aux exigences de la situa-

1. Loi du 17 juillet 1837.

tion. Avocat distingué et fécond en ressources, M. Martin (du Nord) était fort capable de plaider la cause engagée; mais il lui manquait, en ces matières, ces idées longuement mûries, et cette conviction ferme qui auraient pu seules donner assez d'autorité à sa parole pour entraîner les votes d'une majorité incertaine. Dans ses affirmations les plus catégoriques il avait sans cesse besoin de chercher un point d'appui en dehors de lui-même. Avouons que les qualités de l'homme d'État et de l'économiste étaient aussi difficiles à réunir qu'elles étaient nécessaires dans la défense d'une pareille cause.

Ces circonstances expliquent peut-être, mais ne justifient pas un verdict négatif aussi radical que celui qui fut rendu. Quand autour de nous d'autres États de la famille européenne s'avançaient à pas rapides dans la carrière, il était triste de nous voir fermer une longue discussion par une déclaration d'impuissance. Il était triste que l'âpreté des partis politiques nous réduisît à cette extrémité[1].

CHAPITRE V

L'administration des ponts et chaussées et l'économie des chemins de fer. — Influence prépondérante de M. Legrand. — Ses idées. — Ses services.

Il est indispensable de s'arrêter un moment sur l'attitude prise alors par l'administration centrale des ponts et chaussées. Cette administration se personnifie tout entière, nous l'avons fait pressentir, dans son chef, M. Legrand, qui eut une part si large dans les discussions

1. La discussion avait occupé trois séances. Ouverte le 16 juin, elle se prolongea le 19 et le 20.

On peut se demander si, en définitive, M. Legrand, qu'on reverra souvent en scène, a nui à la cause des chemins de fer, ou bien s'il l'a servie. Supposez un directeur général des ponts et chaussées aussi éclairé que lui, connaissant aussi bien dans ses nombreux replis la topographie de la France au point de vue des travaux publics, et qui eût été en même temps favorable à l'intervention de l'industrie privée : l'œuvre aurait assurément marché plus vite. Les longs ajournements qu'éprouva cette question en France ont été plus d'une fois, à coup sûr, la conséquence d'un parti pris à la direction générale des ponts et chaussées. Ajoutons que M. Legrand était enclin à laisser exagérer son système autour de lui. Quand plus tard, en 1842, la loi eut donné un certain rôle à l'industrie privée, cette prédisposition se traduisit fréquemment en des exigences tracassières, en des chicanes propres à paralyser l'action. Certes nous concevons qu'en 1837, en 1838 et même dans les années suivantes, on ait hésité entre le système de l'exécution par l'État et le système des concessions à des compagnies; nous concevons qu'on n'ait pas aperçu tout d'abord les considérations d'ordre public et d'intérêt financier qui devaient engager le gouvernement à faire appel aux capitaux particuliers. On pouvait ne pas voir qu'en ménageant le contrôle ultérieur de l'État, qu'en réservant la faculté de rachat, tous les principes étaient sauvegardés. Mais une fois qu'une solution eut été adoptée sur le mode de l'exécution, il n'y avait plus de doutes possibles : l'intérêt du pays commandait de faciliter l'accomplissement de l'œuvre. M. Legrand sans doute entendit ainsi la situation; seulement il était bien difficile qu'il s'affranchît assez de ses idées anciennes pour faire toujours triompher ce même esprit dans les détails du service.

Malgré les inconvénients résultant du point de vue où il s'était placé dès l'origine, M. Legrand a rendu des services qui suffisent pour lui valoir une place honorable dans l'histoire de nos chemins de fer. On lui doit sur diverses questions d'innombrables études, faites ou provoquées par lui; on lui doit une action de tous les jours, de toutes les heures, pour éclairer le côté technique du problème. De plus, il a eu la haute main dans l'arrangement méthodique des grandes artères du réseau national, dans cet arrangement qui forme, malgré quelques erreurs de détail, un tout si complet et si harmonieux. Cette part est belle, quoique moins large que celle qu'espéra le directeur général des ponts et chaussées après 1837. Il crut un moment qu'il allait pouvoir exécuter tout le réseau comme il l'entendait. De ce que la Chambre des députés avait repoussé tels et tels projets de concession à des compagnies, il voulut en conclure qu'elle inclinait pour le système de l'exécution par l'État. Il poussa énergiquement le cabinet du 15 avril vers cette interprétation qui reposait sur une erreur gratuite. La majorité de 1837 n'avait évidemment pas songé dans son vote à proclamer sa préférence pour les vues du directeur général des ponts et chaussées. Elle n'avait considéré que les projets dont elle était saisie, soit dans leur valeur intrinsèque, soit dans la relation qui devait exister entre eux et les autres chemins destinés à sillonner le territoire de la France. Cependant, comme cette confusion offrait au ministère un motif, ou si l'on veut un prétexte pour reprendre la question, en 1838, on inclinait tout naturellement à la commettre.

DEUXIÈME SECTION

LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DURANT LA SECONDE PHASE DE LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

CHAPITRE I

Nouvelles études. — Nouveaux aspects des questions. — Ensemble des vues du gouvernement.

Dès que le ministère du 15 avril n'avait pas cru devoir se retirer à la suite de l'échec subi sur la question des chemins de fer, à la fin de la session de 1837, il devait prendre ses mesures pour renouveler le débat dans d'autres conditions à la session suivante. Il voulut se prémunir contre les objections qui s'étaient produites. On avait articulé qu'avant de se lancer dans la carrière, il fallait avoir examiné et résolu les principaux problèmes que soulevait un sujet si difficile et si peu connu; le ministère chargea une commmission spéciale d'examiner toutes les questions relatives aux voies ferrées; afin que, par l'autorité de ses études et de ses jugements, elle préparât des points d'appui pour les discussions ultérieures. Le rôle de cette commission consistait, avait-on dit, à dresser un nouveau projet de loi, et à tirer d'incertitude les esprits qui cherchaient sincèrement la vérité. Des fonctionnaires éminents, des hommes expérimentés avaient été appelés à en faire partie; cependant il était facile de s'apercevoir

qu'elle avait été composée sous l'influence immédiate de M. Legrand, et de manière à garantir à ses idées la majorité des suffrages [1].

La commission tint sa première séance le 19 novembre 1837. Elle aborda tout de suite la question de savoir quel serait le mode d'exécution auquel on s'arrêterait, c'est-à-dire si l'on persévérerait à concéder les grandes lignes à l'industrie privée, ou si désormais on les réserverait à l'État. C'était là le point essentiel. On put juger de l'ascendant que les opinions de M. Legrand exerçaient sur la réunion : le système de l'exécution par l'État fut admis dès le premier jour presque à l'unanimité ; deux membres seulement réservèrent leur vote. Dans le cours des séances suivantes, qui furent toutes présidées par le ministre lui-même, les plans préparés sous la direction de M. Legrand sortirent à peu près intacts des délibérations de la commission. M. Legrand doit être regardé comme le véritable auteur du projet si étendu, si homogène, mais si inflexible, qui fut alors admis et que nous allons voir produire devant la chambre des députés dès le commencement de la session de 1838. Ce projet devint l'occasion d'un des plus solennels débats qu'aient soulevés sous le gouvernement de 1830 les questions de l'ordre économique. La lutte entre l'État et les compagnies présenta des incidents qui ont encore aujourd'hui et qui garderont pour l'avenir un intérêt considérable.

Le 15 février, M. Martin (du Nord) vint exposer les

1. La commission se composait de MM. comte d'Argout, duc de Caraman, Charlier (Victor), comte Daru, baron de Fréville, Gréterin, Legrand, Mathieu de la Redorte, Michel, baron Mounier, Odier, Passy (Hippolyte), Réal (Félix), comte de Rémusat, Tarbé de Vauxclairs; M. Cerclet en était secrétaire.

MM. Dufaure et Dumon, qui avaient été nommés membres de cette commission, ne prirent aucune part à ses travaux.

vues nouvelles du ministère [1]. Il commençait par établir combien le gouvernement de 1830 s'était montré favorable aux voies de communication. Il énumérait les divers travaux exécutés depuis la loi du 27 juin 1833, loi conçue dans un intérêt politique et qui avait amené des résultats matériels d'une haute importance [2]. L'établissement des chemins de fer venait continuer la réalisation de la même pensée. Qu'il fût temps d'attaquer résolument cette grande tâche, le ministre croyait utile de le démontrer encore cette année. Il disait à la chambre le développement que ces voies nouvelles avaient reçu depuis quelque temps en Angleterre, aux États-Unis et en Belgique. La France, habituée à marcher la première dans toutes les carrières de progrès et d'amélioration, ne pouvait rester en arrière du mouvement qui se manifestait de toutes parts. Déjà sans doute nous avions vu construire quelques chemins de fer sur notre territoire; mais ces entreprises étaient encore bien restreintes. Le moment était venu de songer à des opérations plus étendues, et *surtout d'arrêter un plan général.*

Ces derniers mots attestaient qu'une évolution complète s'était opérée, depuis la dernière session, dans la tactique ministérielle. M. Martin (du Nord) voulut montrer, en outre, que la question avait été envisagée cette fois à tous les points de vue. Au point de vue moral, il insistait sur cette idée que les chemins de fer sont, après

1. Un même exposé des motifs embrassait la navigation intérieure et les chemins de fer, mais il était divisé en deux parties distinctes. (*Moniteur* du 16 février 1838.)

2. Parmi les crédits ouverts par cette loi pour divers grands travaux à continuer ou à entreprendre, figuraient 44 millions pour les canaux; 17 millions pour les routes royales; 12 millions pour les routes dites routes *stratégiques* des départements de l'ouest; 500 mille francs pour les études de chemins de fer.

l'imprimerie, l'instrument de civilisation le plus puissant que le génie de l'homme puisse créer, et qu'il était difficile de prévoir et d'assigner les conséquences qu'ils doivent un jour produire sur la vie des nations. Au point de vue économique, il énonçait cette opinion dont la vérité est élémentaire en économie politique que tout ce qui peut contribuer à étendre et à multiplier les relations des hommes entre eux, à faciliter les transports des matières premières sur les lieux de production, et des produits fabriqués sur les lieux de consommation, est un principe certain de prospérité. A ce titre les chemins de fer lui semblaient destinés à favoriser les progrès du commerce et de l'industrie. Toutefois, M. Martin (du Nord) faisait une réserve à l'avantage des canaux, réserve contestable qui aurait nécessité du moins des distinctions nombreuses, mais qu'il était facile de s'expliquer en 1838.

Il arrivait ensuite à l'exécution des grandes lignes de chemins de fer par l'État, et il prenait la question au point de vue de l'unité nationale ; c'était habile, car cette idée si profondément enracinée en France, y fait toujours aisément impression sur les esprits. « La France, disait-il, resterait éternellement partagée en provinces qui n'auraient entre elles que de rares relations; la grande unité du pays, qu'il est si important d'établir, ne serait jamais obtenue, si l'on imposait des tarifs élevés sur les communications destinées à joindre entre elles les frontières du royaume. » On voit déjà où voulait en venir M. Martin (du Nord). Pour assurer au pays le bienfait de tarifs modérés, le gouvernement était obligé, *par la force même des choses*, de se charger des chemins de fer, comme il se charge des grandes routes de terre, où il n'exige de péages que dans des cas exceptionnels, pour la construction de grands ouvrages d'art par exemple. — Cette né-

cessité d'avoir la libre disposition des tarifs, la faculté de les modifier suivant les circonstances sur les grandes voies de communication qui traversent le territoire, était, suivant les appréciations du ministre, le principal motif qui dût déterminer à puiser dans le trésor les fonds nécessaires à l'exécution des chemins de fer.

Pour que ce raisonnement fût exact et concluant, il aurait fallu démontrer qu'en dehors de l'exécution par l'État, il n'y avait aucune autre combinaison susceptible d'assurer au gouvernement une suffisante influence sur le jeu des tarifs. Aussi M. Martin (du Nord) se hâtait-il d'ajouter que le motif qualifié de principal n'était pas le seul qui dût être pris en considération. Une raison d'ordre politique venait en aide à la raison tirée de l'ordre économique. « Qui peut prévoir, se demandait le ministre des travaux publics, qui peut prévoir les conséquences que l'ouverture des lignes de chemins de fer peut exercer sur l'avenir du pays, sur l'état de sa politique et de sa civilisation, sur les rapports des habitants entre eux et avec le gouvernement ? Est-il prudent d'abandonner à l'intérêt privé — quand il s'agit des grandes lignes — ces moyens de communication qui doivent devenir quelque jour des lignes essentiellement politiques et militaires, et qu'on peut justement assimiler à des rênes de gouvernement. » Tel était le raisonnement par rapport à la politique. M. Martin (du Nord) y joignait aussitôt l'expression de ses doutes sur la force de l'industrie particulière. Il n'admettait l'efficacité de son intervention que pour des entreprises renfermées dans des limites restreintes ; il croyait douteux qu'elle ne succombât pas quand il s'agirait d'embrasser des spéculations exigeant des capitaux aussi considérables que ceux qu'exigeraient les voies ferrées. Pourtant, il n'aurait pas voulu paraître

frapper les compagnies d'anathème ; c'eût été imprudent devant une assemblée dont il connaissait les tendances intimes. Il s'écriait, au contraire, qu'il ne s'agissait pas d'exclure les compagnies particulières de ces entreprises d'utilité publique. On ne leur enlevait que les grandes lignes. Quant aux lignes secondaires, aux lignes d'embranchement, l'État n'avait ni la pensée ni le désir de s'en réserver l'exécution. Avec quelle complaisance le ministre expliquait l'étendue de la part laissée à l'industrie ! Il calculait que les routes royales avaient 8,600 lieues de longueur, et que sur ces routes venaient s'embrancher plus de 10,000 lieues de routes départementales ; une égale longueur de chemins de grande communication, se liait aux routes départementales et aux routes royales. Il laissait à juger, d'après cela, quel immense réseau de chemins de fer de second ordre pourrait un jour se ramifier autour des lignes principales.

Dans le cours de la discussion M. Legrand revint sur cette même idée dont nous apprécierons tout à l'heure le mérite, et il y revint en des termes qui complètent trop bien la pensée ministérielle pour ne pas être rappelés ici. « On nous reproche, dit-il avec un certain air de malice, on nous reproche de repousser l'industrie particulière, de vouloir l'empêcher de réaliser les merveilles auxquelles elle est appelée. Eh bien, j'oserai dire que c'est nous qui sommes les amis de l'industrie particulière, et que ce sont les adversaires du projet qui en sont les véritables ennemis. Nous nous réservons les entreprises que véritablement l'industrie particulière ne peut aborder sans péril; nous voulons ouvrir, aux frais du trésor, de grandes lignes sur lesquelles les compagnies viendront attacher une foule de lignes d'embranchement. Nos adversaires voudraient que les forces et

deaux et de Lyon à Marseille étaient les seules qu'on dût commencer tout de suite. Le développement de ces quatre lignes était d'environ 1,500 kilomètres; la dépense en était évaluée à 350 millions; sur les deux derniers chemins, on devait n'attaquer d'abord que les sections de Paris à Orléans et de Marseille à Avignon. Comme le chemin de Rouen n'était que la tête du chemin de Paris au Hâvre, on pouvait dire que le chemin de la Belgique était le seul qui fut intégralement compris dans le projet. Pour ces quatre lignes ou fragments de lignes, on demandait, en le répartissant sur plusieurs exercices, un crédit de 157 millions : 80 pour le Nord, 32 pour Rouen, 20 pour Orléans et 25 pour Avignon. Si la ligne de Paris au Rhin avait trouvé place dans ce premier classement, les choix du ministère eussent été à l'abri de toute critique sérieuse.

En voyant le gouvernement se restreindre ainsi, sous le rapport de l'exécution immédiate, on pouvait se demander dans quelle intention il avait cru devoir, non pas seulement esquisser à grands traits, mais déterminer avec précision le parcours de chemins indéfiniment ajournés. Le motif n'était pas difficile à découvrir : on avait tenu à donner au moins des espérances là où les effets devaient le plus longtemps se faire attendre. Il y avait pourtant un écueil dans une telle méthode. Considéré dans son ensemble, le projet allait prêter le flanc à cette objection, qu'en réservant à l'état un si énorme faisceau, on lançait le trésor dans des entreprises écrasantes. La première impression était produite quand le ministère se restreignit ensuite à moins d'un tiers du réseau et d'un tiers de la dépense. Après les mécomptes si considérables qui avaient signalé à une autre époque l'exécution des canaux, les esprits étaient d'ailleurs très-sceptiques à l'endroit des

devis officiels. Les évaluations du cabinet, qui ne portaient la dépense totale qu'à un milliard, étaient en effet démesurément au-dessous des exigences véritables. Le résultat est venu démontrer que la différence était de plus de moitié. Les opposants de 1838 qui citaient pour exemple les canaux entrepris en 1821 et 1822, n'étaient donc pas loin de la vérité. On sait, en effet, que la dépense de ces canaux, estimée d'abord à 128 millions, et puis à 133,650,000 francs, s'est élevée à 279 millions pour 600 lieues de navigation, c'est-à-dire à 465,000 francs environ par lieue[1].

Le système si absolu de l'exécution par l'État, dont le ministère du 15 avril saisissait la chambre en 1838, ne se trouvait-il pas en contradiction avec celui que le même cabinet avait présenté l'année précédente? Ses adversaires ne se faisaient pas faute de le soutenir, mais la contradiction n'était qu'apparente. De même que la chambre ne s'était pas prononcée en 1837 contre le mode des compagnies, de même le ministère n'avait point entendu contracter avec ce système une union indissoluble. Les paroles que nous avons reproduites le prouvent surabondamment. M. Martin (du Nord) avait nettement exprimé que si le mode de l'exécution par l'État lui avait paru avoir chance de réussir devant l'assemblée, il n'aurait pas hésité à le proposer. Les déclarations de M. Legrand n'avaient pas été moins explicites. Pourquoi croyait-on aujourd'hui la chambre disposée à voter des crédits qu'elle eût refusés en 1837? — Voilà tout ce qu'en bonne conscience on pouvait demander au gouvernement. — Il n'y avait donc pas là une de ces situations fausses comme il s'en rencontre trop souvent dans nos

1. La France n'avait que 1,200 kilomètres de canaux en 1821. L'étendue des canaux alors entrepris fut de 2,400 kilomètres.

annales parlementaires, et qui gênent la liberté de l'esprit en abaissant l'autorité de la parole. Cependant venir, devant une assemblée dont la moitié au moins était ouvertement hostile, trancher d'un seul coup un problème aussi controversé, c'était téméraire. N'aurait-il pas mieux valu, quand on proposait l'exécution immédiate de quatre lignes classées au premier rang, laisser au moins à l'avenir le soin de décider comment seraient exécutées les autres? La méthode à suivre devait dépendre en effet des circonstances au milieu desquelles on se mettrait à l'œuvre. Dans une société aussi complexe que la société française, les opinions absolues ne gagnent rien à se placer en évidence, sans nécessité. M. Legrand avait amené le ministère à une précision beaucoup trop rigoureuse, et qui était, à tous les points de vue, très-impolitique. On va voir si le projet ainsi formulé demeura longtemps maître du terrain.

CHAPITRE II

Dispositions de la Chambre des députés. — Choix des commissaires. — Arago nommé rapporteur. — L'opposition politique placée sous l'égide de la science. — Portée du travail de la commission au point de vue économique.

La chambre avait accueilli l'exposé ministériel avec une froideur marquée, à peu près sur tous les bancs. L'intention hostile de la majorité se décela dans le choix de la commission chargée d'examiner la loi, et qui, tout en comprenant ce qu'on pouvait appeler l'élite des divers partis, empruntait aux différentes nuances de l'opposition ses noms les plus saillants, tels que ceux de MM. Thiers, Arago, Odilon Barrot, de Rémusat, Berryer, Billault,

Duvergier de Hauranne, etc.[1] Arago fut nommé rapporteur; les raisons qui avaient engagé la commission à prendre sur les bancs les plus extrêmes de la gauche l'organe chargé d'exprimer sa pensée n'étaient pas difficiles à découvrir. Certains membres profondément hostiles au cabinet, mais qui pouvaient être appelés à recueillir son héritage, ne se souciaient pas de remplir, dans un procès pour ainsi dire jugé d'avance, un rôle compromettant pour leur avenir. D'un autre côté un nouvel ajournement des chemins de fer était par lui-même un acte impopulaire, et on trouvait habile de placer un vote de rejet sous l'égide de la science. Un journal ministériel avait pu dire : « Il y avait quelque malice cachée au fond de l'urne d'où est sorti le nom de M. Arago. »

N'ayant rien à ménager du côté de la monarchie et jouissant, sous le rapport scientifique, d'une autorité incomparable, Arago était merveilleusement placé pour accomplir une mission qui n'avait d'ailleurs rien d'offensant pour son caractère. Une opposition systématique faisait le fond de son rapport; elle était couverte par une sorte de cours de technologie appliqué aux voies ferrées et par les plus curieux détails sur l'état actuel de l'art. On retrouvait là cette lucidité qui chez l'ancien secrétaire perpétuel de l'académie des sciences, réussissait à rendre claires et attrayantes les matières techniques les plus ardues. Arago retraçait d'abord l'histoire des moyens de transport dont les hommes s'étaient servis.

1. A cause de l'importance de la question, le nombre des commissaires avait été doublé. Les autres membres de la commission étaient MM. Legentil, comte Jaubert, Paixhans, Cordier, Lepeletier-d'Aunay, Deslongrais, Chasles, Taillandier, baron Mercier, Houzeau-Muiron et Bérigny.

Il rappelait que l'auteur inconnu de la substitution du roulage ou du transport en voiture au transport à dos de cheval, avait réduit par son invention le prix des transports au dixième du chiffre antérieur, et devait compter à ce titre parmi les bienfaiteurs de l'humanité. Arrivant à l'origine des voies ferrées, il voyait une amélioration tout aussi importante dans le fait de remplacer les empierrements et les pavés des routes ordinaires par des bandes de fer sur lesquelles porteraient les roues des voitures. Il avait calculé qu'en atténuant les résistances, *ces bandes ont en quelque sorte décuplé la force du cheval, celle du moins qui donne un résultat utile.* Mais si l'on compare l'effet obtenu à celui auquel on arrivait en chargeant le fardeau sur le cheval lui-même, on voit, ajoutait-il, que le poids placé sur un wagon est *centuple* de celui que le cheval qui le traîne pourrait porter sur son dos[1].

Réduite à ces mesures, la traction sur les lignes ferrées serait loin d'offrir des résultats comparables à ceux de la traction sur les canaux; car sur une nappe d'eau stagnante, une bête de somme traîne un poids six fois plus fort que sur un chemin de fer. A quelle condition les chemins de fer, considérés comme moyen d'atténuer les résistances de toute sorte que le roulage doit surmonter, ont-ils repris l'avantage? Le rapporteur de 1838 le disait : à la condition de renoncer aux chevaux, pour recourir à la puissance des locomotives, et des locomo-

1. Arago faisait observer que le transport à dos de cheval, s'il est peu économique, peut s'effectuer en revanche le long de sentiers à peine frayés, sur des pentes rapides; tandis qu'une route ordinaire exige certaines conditions de tracé, et représente, même en simple empierrement, 70,000 fr. de première mise par lieue, et plus de 2,000 fr. d'entretien annuel; tandis que ces mêmes dépenses, pour un canal, montent à 500,000 fr. et à 5,000 fr.

tives perfectionnées par l'invention de la chaudière tubulaire [1]. De cette façon les chemins de fer constituent *une des plus ingénieuses découvertes de notre époque, et réunissent, à un degré vraiment inespéré, la force et tous les moyens de vitesse.*

Comment Arago en arrivait-il donc à proposer un nouvel ajournement? Nous l'avons dit ailleurs, *malgré les jets lumineux dont ses rapports sont remplis, il laissa visiblement dominer l'élément politique* [2]. L'influence des considérations politiques, le désir d'amener un vote hostile au cabinet, lui suggérèrent des objections auxquelles on a peine à croire, tant elles contrastent avec les habitudes de cet esprit ingénieux et hardi qui avait si souvent illuminé la la route devant les applications industrielles. Il constatait

1. Il est curieux de rappeler combien les locomotives ont successivement augmenté de force et de poids. Dès 1838, Arago signalait qu'après avoir pesé seulement de 5 à 7 tonnes, elles s'étaient élevées aux poids de 8, 10, 12 et 18 tonnes. Depuis lors, on a atteint 22, 24, 27 tonnes, et même dans le système Engerth, 56 tonnes (56,000 kilogr.) pour la machine et le *tender*. (V. sur le système Engerth notre livre l'*Industrie contemporaine*, pages 183 et suivantes.)

Arago fait encore observer que le placement des rails lui-même a donné lieu à autant de systèmes différents qu'il y a de constructeurs. « Ici, disait-il, on emploie de faibles dés en pierre qui n'ont entre eux aucune liaison ; là on se sert de simples traversines en bois, et l'on cite leur élasticité comme un avantage précieux. Allez plus loin, et vous rencontrerez un ingénieur également habile qui remplace, toujours d'après d'excellentes raisons, le bois par le granit. » Quoique la carrière reste toujours ouverte aux perfectionnements, l'expérience est venue éclairer beaucoup de points qui demeuraient obscurs en 1838; mais les observations d'Arago sont fort curieuses au point de vue de l'histoire des voies ferrées. — On trouve des détails fort intéressants sur les rails et les accessoires dans le *Traité élémentaire des chemins de fer*, de M. Perdonnet.

2. V. L'étude que nous avons publiée sur les travaux de cet illustre savant, intitulée: *François Arago, son génie et son influence, — caractères de la science au* XIXe *siècle, et ses rapports avec l'industrie*, — page 90.

que sur beaucoup de questions, se rapportant à l'établissement des voies ferrées, il existait des doutes et des incertitudes; ces doutes devenaient des motifs sinon pour *s'abstenir tout à fait de construire des chemins de fer*, du moins pour n'entreprendre aucune œuvre considérable. Il fallait demeurer inactif ou à peu près, afin de ne pas s'enlever *la possibilité de faire usage des perfectionnements dont tout le monde sent le besoin, que les esprits éclairés entrevoient et que les praticiens sont près de saisir.* « Dût le gouvernement, disait-il à ses collègues de la chambre, rester comme il vous le demande, chargé de l'exécution des grandes lignes de chemins de fer, vous ne pourriez pas donner votre assentiment au mode de répartition du travail tracé par le projet de loi, puisque, sans aucun avantage réel, il entraînerait l'impossibilité de profiter des améliorations, des perfectionnements, des découvertes dont l'art s'enrichira certainement d'ici à quelques années. »

Ainsi on nous conseillait d'attendre, parce que les moyens d'action n'étaient pas assez parfaits! On nous conseillait de ne pas nous remuer, afin d'avancer plus vite dans l'arène! Sans doute les chemins de fer réclamaient des améliorations, ils en réclament encore aujourd'hui, et ils solliciteront longtemps les infatigables efforts de l'esprit de recherche. Où en serions-nous, cependant, vis-à-vis de l'Europe, si nous avions voulu avoir le dernier mot de la science pour nous mettre à l'œuvre sur une échelle un peu étendue? N'est-ce pas d'ailleurs par des travaux ininterrompus, par des essais successifs, qu'on rend les découvertes de plus en plus complètes, et qu'on les rapproche de cette perfection idéale à laquelle l'homme tend toujours sans pouvoir jamais l'atteindre? Arago savait mieux que personne comment les sciences grandis-

sent, comment la pratique des sciences se perfectionne, et il fallait, répétons-le, qu'il fût sous l'empire d'une singulière idée d'opposition systématique pour soutenir que le classement proposé ne pouvait être adopté, parce qu'il ne permettrait pas de profiter des découvertes, des perfectionnements ultérieurs.

Dans le cours de la discussion, le rapporteur essaya d'atténuer le caractère absolu de ce raisonnement; mais ses explications tardives pouvaient d'autant moins l'effacer, qu'Arago en maintenait la conséquence, en proposant le rejet du plan ministériel. Tout au plus l'âpreté du rapporteur aurait-elle pu se concevoir si le gouvernement avait demandé que le réseau fût commencé sur tous les points à la fois et terminé dans un court espace de temps. Mais il n'en était rien, même d'après l'exposé des motifs. Cette restriction avait visiblement embarrassé le rapporteur, qui ne l'avait constatée qu'en mêlant à ses paroles des insinuations pleines d'artifice : « L'administration, avait-il dit, a parfaitement reconnu qu'il serait *peu prudent* (ce sont ses propres expressions) de tout entreprendre à la fois. Elle a renoncé à terminer une si grande masse de travaux dans un court délai. Parmi les 1,100 lieues de son réseau d'ensemble, elle en a choisi 375 formant quatre lignes. Ces quatre lignes, le ministère vous en demande l'exécution immédiate; il désire travailler simultanément à toutes les quatre. Quoique ses prévisions, ses calculs, ne reposent que sur des avant-projets; quoique l'une des lignes, celle de Paris à Bordeaux, *n'ait pas été complétement étudiée* (ceci est une citation textuelle), le gouvernement pense pouvoir affirmer que la dépense totale n'excéderait pas 350 millions. »

Au point de vue où se plaçait Arago en regard des

perfectionnements à venir, il était évident qu'au lieu de repousser le projet en bloc, il aurait dû proposer de le restreindre, fût-ce à une seule ligne. La conclusion eût été logique. On arrive à la même conséquence lorsqu'on examine un autre ordre d'objections qui tenaient beaucoup de place dans le rapport, les objections fondées sur des considérations financières. Arago commence par affirmer que c'est dans la partie financière du projet qu'on trouve les arguments les plus décisifs en faveur des idées de la commission. Le ministre des finances, M. Lacave-Laplagne, avait déclaré qu'il ne pouvait pas être question d'un emprunt dont le produit serait spécialement affecté aux travaux projetés; qu'on n'entendait pourvoir à la dépense qu'avec les excédants de recette et avec la réserve de l'amortissement; qu'on procéderait par allocations annuelles, afin d'être toujours en mesure de s'arrêter s'il survenait des circonstances graves. Le rapport se prononçait catégoriquement sur ces ressources qu'il trouvait trop éventuelles. Dans le cours des débats, Arago eut l'occasion de revenir sur ce même sujet, il insista de nouveau sur l'idée que le principal motif qui avait déterminé la commission était tiré de l'ordre financier. La commission n'a pas pensé, disait-il, « que les voies et moyens proposés par le gouvernement fussent en rapport avec l'immensité des projets qui étaient présentés; elle n'a pas trouvé que les voies et moyens dont a parlé M. le ministre des finances assurassent l'exécution des chemins de fer. »

Certes il était permis de regarder comme d'une mauvaise économie politique d'accroître notablement la dette nationale au milieu de la plus profonde tranquillité, à l'occasion de travaux qui pouvaient être exécutés sinon par l'industrie particulière toute seule, du moins par l'in-

dustrie particulière recevant de l'État, sous une forme ou sous une autre, une aide en définitive très-limitée. Mais il fallait méconnaître singulièrement la puissance financière de notre pays pour nier que le trésor pût subvenir avec les ressources indiquées par le ministre des finances à l'exécution de telle ou telle ligne déterminée.

D'après la position qu'il avait prise, le rapporteur était obligé de se montrer extrêmement réservé dans ses conjectures sur l'avenir des chemins de fer. Aussi reléguait-il dans la région des rêves certaines espérances qu'il a vues lui-même dépassées par la réalité. Tantôt le rapport affirme que l'avenir prédit aux voies ferrées par l'exposé ministériel n'est pas fondé; tantôt il persifle les hommes enclins aux illusions, ceux-là, par exemple, qui admettent *que deux tringles de fer parallèles donneront une face nouvelle aux landes de Gascogne.* Imprudente parole! car si la prévision tournée en moquerie ne s'est pas encore réalisée dans les landes de la Gascogne, elle a été justifiée par les faits dans d'autres régions tout aussi peu favorisées de la nature, et où *ces deux tringles de fer* sont devenues l'origine d'une transformation radicale et d'un progrès immense!

Une partie plus heureuse du rapport est celle où, en face de l'accaparement de toutes les grandes lignes pour le compte de l'État, Arago défendait la cause de l'association. Quoiqu'il eût mêlé à sa critique certaines appréciations de circonstance, il disait fort justement qu'on n'avait pas le droit de dénigrer la puissance de l'esprit d'association dans un pays où l'on n'avait rien fait pour l'encourager. Cet esprit d'association qui avait déjà exécuté, chez nos voisins d'outre-Manche, des travaux si nombreux et si considérables, il aurait fallu, au contraire, le stimuler chez nous. Oui, le rapporteur pouvait le

dire sans crainte, oui la France en avait tout autant besoin que de chemins de fer, et à l'aide de cet esprit-là, les chemins de fer et d'autres grands travaux pourraient être exécutés sans que le trésor de l'État fût sensiblement grevé. Sur ce terrain, toute équivoque a disparu ; la position devient parfaitement nette. Les portes de l'arène sont ouvertes à deux battants, et la science économique peut y recueillir les plus utiles données. La commission oppose système à système. On peut trouver qu'elle a tort de se montrer aussi absolue ; on pourra surtout trouver plus tard qu'elle a tort, quand le ministère viendra consentir à une transaction, de demeurer aussi intraitable ; mais enfin, au moment où le rapport est présenté, on voit clairement le mode d'exécution qu'elle croit devoir préférer. « Suivant nous, disait le rapporteur, il faut abandonner l'exécution des chemins de fer, grands ou petits, à l'esprit d'association, partout où il a produit des compagnies sérieuses, fortement et moralement constituées ; l'action gouvernementale immédiate doit s'exercer dans les seules directions où, l'intérêt national des travaux étant bien constaté, il n'y a cependant pas de soumissionnaires, soit à cause de l'incertitude des produits, soit même, car nous allons jusque là, à raison de leur insuffisance reconnue... Mais il nous semble nécessaire de mettre des bornes à l'esprit de monopole qui domine trop évidemment l'administration française. »

Après avoir posé ces principes sur l'intervention de l'industrie privée, le rapporteur crut utile de combattre une crainte, d'ailleurs fort répandue, à savoir que la société pourrait se trouver désarmée en face des puissantes associations qu'elle aurait investies d'un monopole et qui seraient ensuite fort difficiles à discipliner et à contenir. La commission avait dressé un plan de défense

contre ce péril. Elle avait rédigé un certain nombre d'articles dont quelques-uns ont trouvé place dans des réglementations ultérieures. Il faut citer quelques-unes des dispositions de ce code, afin de bien faire comprendre quelles étaient les vues économiques du rapport. C'est ici, en effet, qu'elles se manifestent le plus clairement. La commission demandait que les compagnies fussent tenues de faire un cautionnement dont elles ne pourraient réclamer la restitution qu'après l'achèvement de la cinquième partie des travaux concédés, et qu'elles pussent être mises en déchéance, soit en cas de non-exécution des travaux dans le délai déterminé, soit pour un manquement grave aux conditions du cahier des charges. La déchéance ne serait pas une confiscation déguisée. Une adjudication des travaux commencés aurait lieu au profit de la compagnie. La dévolution définitive à l'État ne serait prononcée que dans le cas où, après deux épreuves, à six mois de distance, il n'y aurait pas eu d'acquéreur. Le chemin ne pourrait être continué qu'en vertu d'une loi qui réglerait le montant de l'indemnité à laquelle les adjudicataires primitifs pourraient avoir droit. La faculté de rachat des chemins de fer serait désormais réservée à l'État dans tous les cahiers des charges, qui ne seraient, d'ailleurs, acceptés et signés qu'après que des engagements dûment souscrits représenteraient un capital égal au moins à la moitié de l'estimation de la dépense. Aucune émission ou négociation de titres, même provisoires, ne pourrait avoir lieu avant la promulgation de la loi.

Il est un point utile à noter dans les vues du rapport relatives au mode de concession. On disait que, hormis des cas exceptionnels fort rares, la concession directe, *seul moyen d'apprécier la moralité et la solidité des compagnies*,

trop d'un côté, et voilà que, par une inconséquence fréquente dans l'histoire des partis, on s'était jeté complétement de l'autre. A une solution étroite et absolue on avait opposé une autre solution non moins absolue et non moins étroite.

CHAPITRE III

La lutte. — Transaction proposée par le ministère. — Étranges assertions économiques. — L'esprit d'association et l'esprit de centralisation. — Issue des débats.

Le débat entre les deux systèmes ne pouvait être plus nettement posé qu'il ne l'était par le rapport de la commission ; il resta jusqu'à la fin dans ces mêmes termes ; le système de l'exécution par le gouvernement et celui de l'exécution par les compagnies occupèrent seuls toute la scène. Mais pour juger le spectacle auquel nous allons assister, n'oublions pas qu'il y avait sous le théâtre un ressort caché auquel se rattachaient tous les mouvements visibles. Quoique la plupart des orateurs eussent mis beaucoup de soin à le dissimuler, un mobile politique agitait le fond des âmes, et ce mobile, surexcité par le temps, exerça une action bien plus systématique cette fois que l'année précédente.

On avait pu deviner à l'avance l'ardeur qu'aurait la lutte, en voyant l'empressement avec lequel des hommes

beaucoup plus étendue, et, par conséquent, plus coûteuse que les lignes principales ; il est donc certain que l'agiotage aura un plus large champ sur lequel il pourra s'étendre et se développer. » — Non, ce n'était pas l'agiotage qu'il fallait craindre pour les lignes d'embranchement si elles fussent restées seules à l'industrie privée, c'était le manque de capitaux.

importants s'étaient inscrits pour ou contre les conclusions du rapport de la commission. Parmi les orateurs qui venaient appuyer ce rapport de l'autorité de leur nom, on distinguait MM. de Rémusat, Billault, Duvergier de Hauranne, Havin, de Laborde, Paixhans, de Golbéry, Larabit, Salverte, etc. D'un autre côté, MM. de Lamartine, vicomte de Chasseloup-Laubat, comte Jaubert, Vitet, Saint-Marc-Girardin, Henri Barbet, Muret de Bort, François Delessert, de Gasparin, etc., s'étaient inscrits contre le rapport.

Les exigences si absolues énoncées dans l'exposé des motifs n'avaient pas résisté longtemps à la froideur très-visible avec laquelle la Chambre des députés les avait accueillies. On sut bientôt que le ministère était prêt à se contenter de beaucoup moins qu'il n'avait demandé. Une feuille quotidienne, dont l'autorité était grande, feuille dévouée au cabinet du 15 avril, mais qui a défendu avec une constance inébranlable et un rare talent la cause des chemins de fer, se hâta de dire que le projet de loi laissait à désirer, et que les devis étaient défectueux. Ce n'est pas tout : pour se dégager des entraves compromettantes d'un système absolu, la même feuille alla jusqu'à déclarer, un peu plus tard, que l'*exposé des motifs n'était plus qu'une pièce accessoire, qu'il ne restait rien de ce qu'il avait d'exclusif*[1]. M. Legrand, qui se souvenait un peu trop de ce document compromettant, fut malmené ; aussi prit-il aux discussions, en 1838, une part moins significative qu'en 1837.

Le ministère s'était décidé à proposer lui-même une transaction. Après avoir réduit autant qu'il l'avait fait le concours de l'industrie privée dans l'exposé des

1. *Journal des Débats.*

motifs, M. Martin (du Nord) devait se trouver un peu gêné pour une telle initiative. Il ne suffisait pas de quelques réserves pour l'avenir, il fallait en arriver à des affirmations précises et à des sacrifices immédiats. Nul doute cependant qu'il n'appartînt au ministre des travaux publics de déterminer le caractère des concessions consenties, sous peine de paraître lui-même désavoué par ses collègues. M. Martin (du Nord) s'y résigna ; mais quoiqu'il eût pris de longs détours avant d'arriver au but, son embarras fut visible. Il avait commencé par exalter de nouveau l'importance des chemins de fer relativement à la civilisation ; il avait célébré les avantages qu'amène pour un pays la fréquentation des étrangers. La formule déjà bien connue que là où vont les hommes là vont les affaires, avait été longuement paraphrasée. Puis était venu le tour du transit des marchandises ; le ministre en avait analysé les conditions élémentaires. Plus le transit serait fait à un taux favorable pour les propriétaires de marchandises, et plus il augmenterait en masse et en valeur. C'était une erreur de ne voir dans le transit, avait-il ajouté, qu'une seule industrie, celle des transports, et de perdre de vue l'ensemble de toutes celles qui viennent se grouper autour de celle-là. Idées justes, mais qui n'étaient plus, après tout ce qu'on avait précédemment dit sur ce point, qu'une sorte de hors-d'œuvre.

Enfin M. Martin (du Nord) se décidait à aborder le point délicat et à consommer le sacrifice. Resserrant le débat sur les quatre lignes dont le ministère voulait commencer immédiatement la construction, il laissait à l'avenir le soin de décider comment les autres branches du réseau national seraient exécutées. Il ajoutait : « Je conçois que la Chambre puisse ne pas adopter complétement le système du gouvernement relativement aux quatre

lignes qu'il a proposées. Je conçois que, effrayée peut-être des sacrifices qui devraient être demandés au trésor pour l'exécution des quatre lignes, la Chambre n'acquiesce pas à ce que ces quatre lignes soient faites par le gouvernement lui-même ; mais ce que je ne comprendrais pas, ce serait que la Chambre voulût, suivant l'avis de la commission, décider qu'aucune des quatre lignes ne sera faite par l'État, et qu'au contraire ces lignes devront être faites par des compagnies... Je ne veux pas faire comme la commission, et je désire arriver à une transaction véritable. »

Cela signifiait apparemment que le gouvernement ne réclamait même pas l'exécution des quatre lignes. Le chef du ministère, le comte Molé, indiqua en des termes plus clairs sur quel terrain la conciliation pouvait s'opérer. On n'a point oublié avec quel bonheur d'expression, le comte Molé, en se déclarant prêt à accepter le concours des associations privées, rappela qu'il avait regretté de ne pas avoir eu un pareil concours au début de sa carrière, alors qu'il avait dans les mains la direction des travaux publics. « Je date, dit-il, d'assez loin en matière de travaux publics et de vastes entreprises ; j'ai passé beaucoup d'années de ma vie dans la direction d'immenses travaux qui s'exécutaient alors depuis Rome jusqu'à Hambourg. Dans ce temps de glorieuse, d'immortelle mémoire, il ne pouvait être question de compagnies; nul ne s'offrait pour traiter avec le gouvernement; l'élément du crédit public n'existait pas encore et ne pouvait pas exister; tout l'ordre de choses le repoussait. Eh bien, dans ces grands intérêts qui m'étaient confiés, je sentais tous les jours le vide que laissait cette absence de coopération de l'industrie particulière, et j'ai passé ma vie alors à le regretter. Je sentais combien ce puissant et

intelligent auxiliaire viendrait ajouter à la puissance de l'administration, et combien, si tout l'ordre de choses ne l'avait repoussé, s'il n'avait été incompatible avec le crédit sur lequel reposent de semblables transactions, combien, dis-je, l'homme prodigieux qui imprimait aux travaux toute la grandeur et l'activité de son génie, aurait pu ajouter à sa gloire et à la prospérité de la France avec un tel secours. »

L'ancien directeur des travaux publics, aujourd'hui président du conseil des ministres, acceptait effectivement le concours de l'industrie; il l'acceptait pour les deux chemins d'Orléans et de Rouen, ne réclamant pour l'État que l'exécution de la ligne de la Belgique et de celle d'Avignon. Les motifs qu'il faisait valoir pour attribuer à l'État la construction de ces deux lignes n'étaient pas tous également incontestables. Quand il disait, par exemple, qu'il n'aurait aucune foi dans la puissance d'une compagnie, pour exécuter un chemin de fer de 80 lieues, et pour faire une dépense de 100 millions, il subissait l'empire des circonstances. Il oubliait que l'année précédente le cabinet avait lui-même proposé la concession de la ligne du Nord à une compagnie. L'observation ne pouvait manquer d'en être faite. On ne pouvait manquer non plus de dire que la défiance du ministère envers l'industrie choisissait mal son temps en venant se manifester à propos du chemin vers la Belgique, chemin destiné à unir de grands centres de population et traversant une des parties les plus fertiles et les plus riches de la France. C'était là une des lignes qui présentaient les plus belles espérances sous le rapport des résultats financiers. Le président du conseil ajoutait, il est vrai : « Je vois dans cette ligne sur la Belgique une importance politique, stratégique et commerciale, que je

ne reconnais à aucune autre. Jamais je ne livrerais une entreprise de cette étendue aux hasards d'une compagnie. » Cependant la meilleure raison qu'eût fait valoir le comte Molé, c'est qu'il fallait *arriver à un résultat pratique et commencer enfin l'exécution des chemins de fer en France*. Sa conclusion était des plus nettes. « Ainsi, disait-il, sur les quatre lignes qui vous sont présentées, il en est deux dont le gouvernement doit se réserver l'exécution ; quant aux deux autres lignes, nous n'aurions aucune répugnance à les donner à des compagnies, et si la Chambre avait voté les deux lignes, elle pourrait compter sur notre désir de lui présenter des soumissions, si nous en recevions qui nous inspirassent une confiance suffisante. »

On ne pourrait nier que la porte ne fût désormais largement ouverte à la conciliation. Comme il ne restait plus rien de la raideur de l'exposé des motifs, un accord semblait devoir être facile ; mais plus le ministère s'éloignait du point de départ, et plus l'opposition s'obstinait à agir comme s'il fût resté tout à fait inflexible. Deux ans après ce débat, en 1840, sous le ministère du 1er mars, le ministre des travaux publics, M. le comte Jaubert, présentant quelques projets de loi relatifs à différents chemins de fer, s'appuyait sur cette idée qu'en 1838 on était unanimement d'avis que ni l'État ni l'industrie particulière ne pouvaient s'emparer exclusivement des voies ferrées. C'était rappeler un fait vrai ; mais c'était aussi avouer implicitement que des considérations étrangères au sujet même avaient seules empêché de s'établir l'entente proposée par le ministère du 15 avril.

L'opposition, en effet, était décidée à ne rien entendre. Les objections portant sur le côté financier du projet, déjà exposées dans le rapport de la commission, furent

par son travail elle aboutissait à faire croire qu'il faut désabuser le pays de l'importance des voies ferrées.

L'industrie privée eut un autre soutien, M. Billault, plus absolu dans son opposition, qui n'y mêla pas autant l'apologie des nouveaux chemins, qui parut même prendre à tâche de tranquilliser l'opinion sur l'avance qu'avaient d'autres nations relativement à la France. « A part l'Angleterre qui a aussi, dit-il, une position à part, et dont les chemins de fer ne me semblent pas une raison commerciale pour effectuer d'urgence les vôtres, parce que cela changera peu vos conditions vis-à-vis d'elle ; à part encore la Belgique, dans les autres pays de l'Europe, on parle beaucoup de chemins de fer, on en projette quelques-uns, mais on en commence, et surtout on est en train d'en achever fort peu. Procédons donc par voie d'un large essai en grande ligne; mais gardons-nous de la précipitation et de l'entraînement; le gouvernement surtout doit s'en garder ; car il a d'autres intérêts beaucoup plus urgents à satisfaire. » Ces observations n'étaient évidemment qu'une affaire de tactique, qu'un calcul d'opposition. Elles ne tenaient pas compte des dispositions qui éclataient de toutes parts au delà du Rhin. L'élan y était si manifeste que deux ans plus tard, en 1840, alors que l'ensemble des concessions ne comprenait en France que 885 kilomètres, les différents États de l'Allemagne en avaient 2,100, sans parler bien entendu de l'Autriche qui en comptait 877. Les actes accomplis en Belgique méritaient d'ailleurs qu'on s'y arrêtât davantage.

Le même orateur fut plus heureux dans d'autres parties de son discours, surtout quand il s'appliqua à venger l'esprit d'association des attaques et des insinuations dont il avait été l'objet dans l'exposé des motifs. M. Bil-

lault développa l'idée que les forces de l'esprit d'association ne demandaient en France qu'à être bien dirigées pour produire les plus salutaires effets. Il se montra ensuite un peu hardi dans ses raisonnements, surtout dans la comparaison qu'il établissait entre le temps où il parlait et les premières années de ce siècle. Certains passages sont curieux à rappeler à plus d'un titre, et donnent, d'ailleurs, matière à quelques observations utiles. « Oui, disait M. Billault, il est un préjugé légué par les gouvernements absolus, mais c'est contre l'esprit d'association, et c'est l'administration qui semble avoir recueilli ce legs. Sous un gouvernement absolu, toutes les forces sont et doivent rester concentrées dans sa main : c'est un besoin, une nécessité pour lui que de ne pas laisser créer, à côté de lui, des puissances rivales : l'esprit d'association est son plus dangereux ennemi : il y va de son existence que cet esprit soit sans cesse combattu, étouffé. » — Et plus loin, l'orateur résumait sa pensée en ces termes: « Ainsi, voilà les deux thèses bien posées : s'il s'agit d'un gouvernement absolu, qu'il fasse, et fasse seul, qu'il se garde de l'esprit d'association ; mais s'il s'agit d'un gouvernement constitutionnel, si surtout ce gouvernement est naissant, si le pays a besoin de former sous son nouveau principe ses mœurs et son esprit politique, qu'il encourage, qu'il développe par tous les moyens les industries et l'association; il ne saurait vivre ni devenir puissant que par elles. Voilà comment je comprends la question. Je conçois, au reste, parfaitement les répugnances de l'administration pour les compagnies. Cette répugnance est conséquente à l'esprit de son organisation. Qui a réorganisé l'administration des ponts et chaussées? un gouvernement absolu, l'empire! (Murmures au centre.) La Chambre me paraît avoir mal compris ma pensée.

Je suis sans aucune préoccupation hostile contre les ponts et chaussées, je sais quel est le mérite de son personnel et la juste considération à laquelle il a droit; mais je cite un fait et il confirme mes doctrines : c'est le pouvoir absolu avec toute sa puissance d'action et de volonté, mais d'action et de volonté despotique; c'est l'empereur qui reconstitue l'administration des ponts et chaussées. Il voulait faire, tout faire, sans partage, sans rival; en organisant le corps du génie civil, il y imprima son idée dominante, le monopole de tout pouvoir, de toute action: depuis lors jusqu'à nos jours, la répugnance contre les compagnies est naturellement restée dans ce corps une disposition traditionnelle. Telle était ma pensée; elle est, je crois, justifiée par les faits [1]. »

Si cette appréciation — qui fait tout naturellement penser au temps actuel — est exacte, avouons que sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, le second empire s'est radicalement séparé des traditions du premier. Loin de comprimer l'esprit d'association, il l'a systématiquement encouragé; loin de redouter les grandes compagnies, il en a favorisé, provoqué la formation. La pensée actuelle, en fait d'économie industrielle et sociale, est essentiellement différente de celle des premières années de ce siècle. On voit par cette différence combien nos mœurs et nos idées se sont transformées durant la période de paix et d'activité industrielle qui sépare les deux empires. L'eût-il voulu, l'empereur Napoléon Ier, avec toute sa puissance, n'aurait pu suivre, en matière d'association et d'industrie, le système suivi par l'empereur Napoléon III. Les éléments lui auraient manqué; la société ne se fût pas prêtée à des essais qui auraient paru

1. *Moniteur*, 10 mai, page 1189.

empreints d'arbitraire et de témérité. Déjà sous la monarchie de 1830, le moment était venu de marcher résolûment dans l'arène; le gouvernement l'avait compris; seulement il n'avait appliqué cette pensée qu'en une mesure trop restreinte. Dans la question des chemins de fer il se défiait de conseils qui lui étaient donnés alors par des hommes d'opposition, dont quelques-uns étaient placés en dehors de ce qu'on appelait l'opposition dynastique. Il s'en défiait surtout en 1838 lorsqu'il voyait que la défense de l'industrie privée était devenue une arme de parti.

Dans la discussion, M. Billault sut se tenir le plus souvent en dehors de la politique. Aux appréciations historiques sur le rôle des ingénieurs de l'État, il en ajouta d'autres sur le meilleur moyen d'utiliser leur savoir et leur aptitude. Il avait à montrer que l'industrie privée était en mesure d'en tirer parti. « Vous devez, disait-il à ce sujet, vous devez beaucoup plus attendre de ces mêmes ingénieurs, quand, dégagés de l'enveloppe des corps administratifs, ils travailleront sous leur reponsabilité personnelle. Vous savez ce que c'est en matière de travaux que l'aiguillon de cette responsabilité. Quand un ingénieur travaille pour son administration, ses travaux sont vus et retouchés par ses supérieurs, ses projets ne sont pas son œuvre exclusive, il ne saurait y apporter cette sorte d'amour de son œuvre, qui provoque énergiquement toutes les facultés de l'individu : c'est un travail froid, régulier, un travail administratif; mais rendez-le à lui-même, que son œuvre soit exclusivement la sienne, ce n'est plus par devoir, c'est pour lui, pour son nom, pour sa gloire que vous le faites travailler. Ainsi, pour la conception des plans, le mieux est aussi possible aux compagnies qu'au gouvernement; il faut même dire, car la conception

des plans ne se borne pas seulement aux détails matériels du tracé, elle embrasse les combinaisons commerciales, les calculs des combinaisons de tracés qui doivent satisfaire plus d'intérêts, et davantage rapporter; il faut dire que, pour cette partie des plans qui n'est pas la moins importante, l'intérêt et le génie commercial des compagnies seconderont, guideront merveilleusement la science de l'ingénieur. »

A l'époque où M. Billault s'exprimait ainsi, il n'avait pas eu l'occasion de voir l'administration de très-près. Il a pu se convaincre depuis que l'émulation, l'amour du bien public s'y peuvent rencontrer malgré ce qu'il appelle l'*enveloppe des corps administratifs*. Il avait raison, du reste, de soutenir que l'intérêt et le génie industriel des compagnies seraient de nature à seconder utilement la science de l'ingénieur dans le calcul des combinaisons commerciales se rattachant aux tracés. Il eût été bon de faire remarquer encore, au moment où l'industrie privée demandait à être chargée des chemins de fer, que les ingénieurs des ponts et chaussées pourraient mettre à son service, outre une science incontestée, les habitudes inappréciables d'une probité sévère. En revanche, dans un contact journalier avec les intérêts particuliers ils pourraient prendre des notions éminemment utiles sur les avantages d'une exécution rapide et sur la nécessité de procéder avec économie. La conclusion à laquelle arrivait l'orateur, c'est que le *gouvernement ne ferait ni plus vite, ni mieux, ni à meilleur marché que les compagnies*. Les faits ont complétement justifié cette opinion.

L'esprit d'association, en tant que moyen d'exécution des travaux publics, fut combattu par M. de Lamartine. Le discours qu'il prononça dans cette circonstance présente les caractères habituels de ses autres improvisa-

tions parlées ou écrites. Les idées larges, les instincts généreux, les magnifiques images y abondent; mais l'imagination y joue un trop grand rôle, elle s'y élève jusqu'au lyrisme. Si de tels accents peuvent, à l'éternel honneur d'un homme, dominer en un jour d'égarement les fureurs populaires, ils prépareraient pour la vie ordinaire des peuples, pour le gouvernement de leurs intérêts, des méprises nombreuses et de cruelles déceptions. « Si l'association privée a sa part, avait dit M. de Lamartine, si elle a ses droits, son utilité, ses services, faut-il méconnaître à ce point les attributions du gouvernement, que de lui retirer ce qui appartient essentiellement à l'État, c'est-à-dire la direction, le domaine, la surveillance, la détermination des grands ouvrages? Quoi! selon les belles expressions d'un ministre belge, la Belgique, par un effort disproportionné à ses forces, vous donne rendez-vous sur ses frontières, l'Europe entière s'y donne rendez-vous pour multiplier et compléter sa richesse, et la France seule y manquerait! On vous conteste ce moyen défensif de porter en un moment vos forces du centre à la circonférence, d'élever par l'abaissement des prix de transport, la valeur de toutes vos matières premières; et vous dites non, toujours non! et une commission composée des hommes consommés de cette Chambre, après trois mois d'étude, ne vous découvre que des difficultés, ne vous apporte que des dénégations!..... Et pourquoi donc exclure le gouvernement, qui n'est que la nation agissante, des œuvres que la nation a à accomplir? pourquoi cette clameur dès qu'on prononce le mot de gouvernement dans une entreprise quelconque? Pourquoi? c'est qu'en France, depuis vingt-cinq ans, le gouvernement est hors la loi; c'est l'ennemi commun; il faut se liguer contre lui, nier ce qu'il affirme, affirmer ce qu'il nie, se

passer de lui partout, le déclarer incapable, embarrassant, impuissant en tout, le séparer de la nation, le condamner à un ostracisme politique, commercial, industriel, qui le mette en dehors de tout ce que le pays veut faire; lui dire nous ferons tout sans vous, ou nous ne ferons rien, et ne le laisser exister au sommet de la nation que comme une grande et coûteuse inutilité, destinée seulement à décorer notre impuissance et à servir de but à tous les reproches, à toutes les insultes, à toutes les épigrammes dont vit une envieuse popularité! »

M. de Lamartine s'abandonnait à quelques abstractions que ne comportait guère la nature du sujet : « Vous voulez, disait-il à ses adversaires, vous voulez paralyser, décentraliser l'administration, que vous confondez avec la liberté, avec le droit individuel. Moi je veux décentraliser avec vous le droit politique, et centraliser plus puissamment encore l'administration générale du pays. Je dis générale, car je ne veux pas plus que vous enlever aux unités locales ce qui leur est nécessaire pour agir dans la sphère étroite de la localité. Eh bien! quel est le résultat de votre système? D'affaiblir la liberté même, de la convaincre d'impuissance et d'en faire je ne sais quelle force disséminée, abstraite, incohérente, se refusant à soi-même les moyens d'action collective, renvoyant tout à l'intérêt individuel, le plus borné, le moins moral, le moins actif, le moins régulier, le moins social des intérêts. » Arrivant aux compagnies et à leur rôle, M. de Lamartine s'écriait : « Ah! il y a un sentiment qui m'a toujours puissamment travaillé en lisant l'histoire ou en voyant les faits. C'est l'honneur des corps, c'est l'incompatibilité de la liberté sincère, progressive, avec l'existence des corps dans un État ou dans une civilisation. Je sais que ce n'est pas la pensée commune, qui

leur attribue au contraire une sorte de corrélation avec la liberté. Mais on ne fait pas attention que l'on entend alors la liberté aristocratique et non pas la liberté démocratique, et que si les corps résistent à ce qui est au-dessus d'eux, ils oppriment de la même force tout ce qui est au-dessous. C'est la tyrannie la plus odieuse, parce qu'elle est la plus durable, la tyrannie à mille têtes, à mille vies, à mille racines, la tyrannie que l'on ne peut ni briser, ni tuer, ni extirper; c'est la meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux. Une fois que vous les avez créés ou laissés naître, ils sont maîtres de vous pour les siècles. Vous ne savez où les saisir, et ils vous dominent. Les corps ou ce qui leur ressemble, les intérêts collectifs reconnus par la loi et organisés, c'est la même chose, c'est l'asservissement prompt, inévitable, perpétuel de tous les autres intérêts..... Que sera-ce, grand Dieu, quand, selon votre imprudent système, vous aurez constitué en intérêt collectif et en corporations industrielles et financières les innombrables actionnaires de 5 ou 6 milliards que l'organisation de vos chemins de fer agglomérera entre les mains de ces compagnies? Changez donc les tarifs alors! Mais comment les changerez-vous? Par la loi. Mais qui votera la loi? Des actionnaires en majorité. Intervertissez donc les lignes. Mais qui votera les lignes? Des actionnaires encore! Établissez-donc des lignes rivales : mais qui votera ces lignes? Des actionnaires en majorité. Améliorez, perfectionnez, changez les systèmes arriérés sur vos lignes. Mais qui votera ces améliorations, ces perfectionnements désirés, commandés peut-être par l'intérêt général du pays? Qui? Des actionnaires encore. »

Ici l'orateur perdait de vue le génie de son temps; il

tion du monde? On a vu depuis que l'industrie privée n'était pas condamnée à laisser en dehors d'elle de tels éléments. Elle a su, au contraire, dans l'exécution des chemins de fer, en tirer un parti conforme aux intérêts de l'œuvre entreprise.

On peut conclure de ce qui précède que, tout en répandant des traits lumineux sur la question du rôle départi à l'État pour l'exécution des grands travaux publics dans un pays comme la France, M. de Lamartine avait évoqué contre l'intervention des associations particulières de véritables fantômes. La majorité de 1838 eût-elle été disposée à s'effrayer du despotisme des compagnies, on comprendrait encore que des prophéties si visiblement exagérées n'eussent pas réussi à lui causer de grandes terreurs. Mais cette majorité qui refusait de s'associer à ces craintes, se livrait d'elle-même avec l'abandon le plus complet à des appréhensions d'un autre genre, appréhensions sincères sur beaucoup de bancs, affectées sur quelques-uns, partout démesurément outrées; nous voulons parler des appréhensions relatives aux finances, aux voies et moyens d'exécution. Les paroles prononcées à ce sujet dans le rapport de la commission avaient trouvé de l'écho de tous les côtés de l'assemblée. Un des membres du parti modéré, M. Muret de Bort, qui ne repoussait pas absolument l'idée d'une transaction, bien qu'il la voulût dans d'autres termes que ceux qu'avait indiqués le ministère, venait cependant dire à propos de l'état financier qu'il était tout à fait d'accord avec la commission; c'était à ses yeux un argument bien puissant contre l'entreprise de grandes lignes de chemins de fer au compte du trésor, *que l'absence d'un plan financier quelconque pour y faire face, que cette inconséquence avec laquelle on mettait en regard, d'un côté, des dépenses gigantesques, des*

dépenses certaines qui ne sauraient que dépasser les prévisions, de l'autre, comme voies et moyens, ces excédants de recettes, déjà tant engagés par de précédents votes, par exemple par les votes concernant les routes, les canaux, les rivières, les ports. Ces excédants de recettes, que les crédits extraordinaires dévorent par anticipation, lui semblaient une *hypothèque nominale, hypothèque sans valeur que l'on jette à tous venants et chaque jour plus réduite, précisément au moment où on l'affecte à plus de besoins.*

Ces paroles obtinrent faveur dans les rangs de la majorité opposante. Son opinion fut résumée sous une forme plus mathématique par un des membres de la commission, M. Lepeletier d'Aunay, qui, partant de ce fait que la dépense avait été évaluée à 375 millions, et supposant d'ailleurs cette évaluation exacte, arrivait à établir que le trésor ayant déjà 200 millions à fournir pour l'achèvement d'autres travaux, c'était une dépense de près de 600 millions qu'on avait en perspective. La commission avait pensé que, devant une pareille dépense, *on ne pouvait pas entrer dans la voie de l'emprunt partiel*, auquel on serait cependant amené si on abordait la carrière, et cela sans aucune garantie que le but auquel on tendait serait atteint. « Les emprunts partiels, dit l'orateur, ont l'inconvénient d'engager la Chambre dans la dépense, sans qu'elle puisse avoir quelque garantie que les travaux s'effectueront. Et quant à l'emprunt général, non seulement le gouvernement ne le propose pas, mais il s'y refuse. La commission, devant un tel fait, est-elle fondée à dire que les voies et moyens sont insuffisants? »

Vainement le ministre des finances essaya de rassurer l'assemblée sur les ressources du trésor. Il est vrai que M. Lacave-Laplagne ne porta pas dans ses déclarations une assurance propre à dominer et à convaincre. Il était

embarrassé par quelques-unes de ses paroles antérieures sur le danger qu'il pouvait y avoir à favoriser la disposition des capitaux, *à s'engager prématurément et pour des sommes considérables dans des entreprises sur lesquelles l'expérience n'avait pas encore suffisamment prononcé.* Le ministre expliqua que c'était dans la préoccupation de l'avenir qu'il avait articulé des doutes à ce sujet. La question financière ne devait pas être un motif de préoccupation. « Heureusement pour notre pays, ajouta-t-il, il offre des ressources assez abondantes pour que ce ne soit pas la crainte des dépenses qu'ils entraîneront qui doive vous faire renoncer à l'exécution de tous les grands et utiles projets qui vous ont été soumis. » Il était évident que la Chambre ne voulait à aucun prix être rassurée sur ce point-là.

Les dernières concessions faites par le ministère, — concessions que la majorité pouvait élargir encore en ne votant que l'une des deux lignes réclamées, — auraient laissé toute liberté pour donner dans un avenir prochain pleine satisfaction aux partisans des compagnies. Si l'on voulait l'exécution par l'industrie privée, un ou deux rameaux détachés du tronc n'auraient pas altéré sensiblement l'homogénéité du système. Au terme de la discussion, M. Martin (du Nord) vint rappeler que le gouvernement avait d'abord demandé quatre lignes qui paraissaient les plus importantes, qu'ensuite, faisant encore un sacrifice au besoin fortement senti de construire des chemins de fer, il avait annoncé l'intention de transiger relativement à deux des projets. « Et maintenant, ajoutait le ministre, ce serait par un refus pur et simple que vous répondriez à nos propositions, à nos efforts..... Prenez-y garde! Songez à votre responsabilité, après ce qui s'est passé dans la dernière session. Tout le monde

dit : Il faut des chemins de fer; ce sont des voies de communication admirables, il ne faut pas que le pays en soit privé. » Mais la majorité opposée au cabinet avait pris son parti; et loin de consulter, quant à la question actuelle, les intérêts de l'ordre économique, elle ne cédait guère qu'à des inspirations politiques.

Ce fut même inutilement que vers la fin du débat, le ministère laissa voir qu'il se contenterait encore du chemin du Nord, de ce chemin vers Londres et la Belgique, regardé suivant une expression du temps, comme un gage de l'*affermissement du trône de juillet, comme le signe manifeste du sens de sa politique au dedans et au dehors;* la majorité ne voulait pas comprendre ce côté de la question. Cette ligne avait été, cependant, très-vivement défendue. M. de Lamartine s'était montré très-pénétré de l'intérêt pratique en parlant du chemin vers la Flandre. Au moment de terminer son discours, il avait dit : « Que reste-t-il? A conclure si nous accorderons un de ces chemins au gouvernement, et quel chemin nous lui accorderons le premier? Eh bien! je n'hésite pas, et personne en Europe n'hésiterait à comprendre et à décider qu'il vous faut avant tout le chemin de Bruxelles. Personne! je me trompe, vos ennemis au dehors vous déconseilleront toujours ce chemin, car c'est le complément de votre nationalité, de votre défense, de votre politique et de votre commerce. Vos ennemis vous le déconseilleraient; hâtez-vous donc de le faire. »

Un autre député que nous avons vu tout à l'heure si roide dans ses énonciations sur les finances, M. Muret de Bort, reconnaissait que le chemin de Belgique avait un caractère politique. Il déclarait qu'il appuierait et qu'il provoquerait au besoin tout amendement ayant pour but d'autoriser le gouvernement à faire ce chemin-

là au compte du trésor, s'il ne se rencontrait pas, avant la prochaine session, des compagnies sérieuses soit pour une concession gratuite, soit au moins pour une concession avec subvention de l'État sous une forme quelconque.

Du côté de l'opposition on avait réponse à tout. Après avoir redit que les lignes qui facilitent les relations internationales sont des lignes civilisatrices comme tout ce qui crée des relations plus rapides, plus fréquentes entre des peuples voisins les uns des autres, M. Berryer prétendait qu'on avait employé, au sujet du chemin de la Belgique, des *expressions mystérieuses qui voilaient quelqu'intérêt*. La désignation de lignes politiques lui semblait un mot vide de sens. Il n'admettait pas dans tous les cas que la ligne du Nord fût une ligne politique, une ligne qui dût réserver à l'État une action particulière. Enfin, pour colorer un refus aussi âpre que celui auquel on allait aboutir, l'orateur disait en finissant : « Je crois qu'il faut que la Chambre se pénètre des sentiments dont a été pénétrée la commission, que la Chambre sollicite MM. les ministres de ne pas s'enfermer obstinément dans un système, dans une exception où je ne vois pas la raison, mais des amours-propres engagés. Qu'ils viennent au-devant des vœux de la Chambre et du pays, il en est temps encore ; la session est loin de son terme. »

Un autre membre de l'opposition, M. Duvergier de Hauranne, avait sans doute la même intention lorsqu'il affirmait que si le gouvernement eût demandé l'autorisation de faire exécuter par l'État une des lignes qui ne peuvent présenter à l'industrie particulière aucune chance de succès, la commission se serait empressée d'entrer en accommodement. Il croyait qu'aucun membre de la commission ne le démentirait. Mais le gouvernement deman-

dait comme condition absolue l'exécution du chemin de Belgique. Or, cette prétention avait complétement changé la situation.—C'était là un faux-fuyant visible. Pour ne pas avouer qu'on était décidé à repousser toute proposition du ministère, on se déclarait prêt à accepter telle autre proposition en dehors de sa politique, et, disons-le, quand il s'agit du chemin de la Belgique, en dehors de la vraie politique de la France en fait de voies ferrées.

Qu'arriva-t-il? Tous les articles du projet furent rejetés successivement. Le scrutin d'ensemble ne présentait ensuite qu'un intérêt très-secondaire. On trouva dans l'urne 196 boules noires et 69 boules blanches [1].

Aujourd'hui que nous pouvons juger les débats de 1838 avec l'impartialité de l'histoire, aujourd'hui que des expériences répétées ont singulièrement éclairé la question des chemins de fer, il n'est pas difficile de reconnaître qu'une solution exclusive, soit dans un sens, soit dans un autre, était également erronée. Suivant un mot prononcé dans cette discussion même, par M. le comte de Laborde, *il n'y avait pas trop du concours de l'intérêt privé avec l'appui du gouvernement*. Dans l'état de la France, de ses idées, de ses habitudes, avec les institutions spéciales qu'elle possède en matière de travaux publics, avec l'inexpérience de l'esprit d'association, c'était un rêve que de repousser absolument l'intervention de l'État. On ne pouvait contester que le gouvernement seul disposât d'un personnel capable de diriger la construction. En dehors des ponts et chaussées, il n'y avait que quelques rares individualités qui fussent

1. L'exposé des motifs avait été présenté à la Chambre des députés le 15 février 1838. Arago avait lu son rapport le 24 avril. — La discussion occupa quatre séances. Elle s'ouvrit le 7 mai, se continua les 8 et 9 et finit le 10 du même mois.

en mesure de prêter une aide utile pour ces applications toutes nouvelles. L'État pouvait sans doute mettre ses ingénieurs à la disposition de l'industrie, mais il était à considérer en outre que dans toutes les grandes affaires, la France a coutume de voir agir son gouvernement, c'est-à-dire de compter sur l'appui de cette unité morale qui sert à concentrer les forces éparses du pays. Est-ce un mal? Ici, comme partout, l'excès est possible, et certes cette disposition de l'opinion publique serait extrêmement funeste, si elle allait jusqu'à étouffer l'initiative individuelle. Contenue dans de sages limites, elle peut au contraire produire et elle produit effectivement un grand bien. Dans tous les cas, il y avait là un fait, un fait palpable, dont il était nécessaire de tenir compte.

Mais l'industrie privée a des ressources et des qualités qui lui sont propres; elle est très-sensible à certaines impulsions. Communément elle est plus prompte dans l'action que l'État. En outre, la masse des dépenses à effectuer ne permettait pas d'en charger le trésor seul, à moins de renvoyer l'achèvement de nos grandes lignes à une époque beaucoup trop lointaine. Les hommes qui répugnaient à de longs délais ne pouvaient à ce point de vue regarder l'État, pour nous servir d'un mot pittoresque prononcé à la tribune, comme l'*unique fabricant* des chemins de fer. Ce n'est pas que notre situation financière fût aussi inquiétante qu'on le prétendait ; nos finances ont une élasticité que des faits ultérieurs ont mise hors de doute ; mais la France ignorait l'étendue de ses ressources, et dans l'état du crédit, des opérations trop hardies n'auraient pas manqué de répandre l'effroi. Par l'association des capitaux individuels, l'industrie était en mesure de grouper des moyens d'une puissance incalculable. Au point de vue politique, n'était-il pas utile d'ailleurs d'in-

téresser la masse des petits capitalistes dans des entreprises pour lesquelles le maintien de la paix sociale est une condition absolue de succès? Enfin, rien ne pouvait être plus favorable au développement de la puissance économique du pays que les encouragements donnés aux entreprises particulières. C'étaient là d'excellentes raisons pour que le gouvernement n'assumât pas seul l'accomplissement de la tâche, et pour qu'il fît une part à l'industrie privée fécondée par l'association, en s'appliquant à élargir de plus en plus cette part à mesure que la confiance grandirait.

Aucune objection sérieuse n'était possible d'ailleurs contre l'intervention limitée de l'État. Le mal ne pouvait être grand, nous l'avons dit, aux yeux mêmes des partisans les plus déclarés de l'industrie privée, si le gouvernement exécutait un ou deux chemins. Pour le moment, l'essentiel, c'était bien qu'on se mît à l'œuvre; on l'avait proclamé presque unanimement. Satisfaite du sacrifice que le ministère avait consenti et laissant de côté ses préoccupations politiques, l'opposition aurait dû voter au moins le chemin de la Belgique. Elle se serait honorée et fortifiée par un tel acte, car la meilleure preuve que les partis, comme les hommes, puissent donner de leur énergie, c'est de montrer qu'il savent maîtriser leur propres entraînements. En rejetant toutes les propositions, et en les rejetant, comme elle le fit, de la façon la plus dédaigneuse, la Chambre donnait une preuve évidente de faiblesse; triste exemple des abus que peuvent engendrer les préoccupations de parti dans l'examen des questions d'affaires! Sans doute la conduite du cabinet n'était pas exempte de fautes. La première, la plus grave assurément, consistait à avoir mal interprété le vote de 1837, et déserté le drapeau de l'industrie privée, pour arborer l'étendard d'un

système absolument contraire. Mais s'il avait prêté une oreille trop favorable aux idées exclusives du directeur général des ponts et chaussées, le ministère avait eu le rare mérite de reconnaître son erreur et de proposer une transaction. L'avantage lui reste, sous ce rapport, devant la justice de l'histoire.

CHAPITRE IV

Ce qui résulta des discussions de 1838 pour la science économique. — Intermède dans la période des discussions. — Politique du ministère du 12 mai et de celui du 1er mars par rapport aux voies ferrées.

Malgré le complet avortement du projet de 1838 qui s'était annoncé comme devant former la grande charte des chemins de fer, on ne peut pas dire que la discussion eût été stérile. Un résultat était acquis, un résultat qui nous portait fort loin de ces formules absolues dont étaient empreints et le premier exposé ministériel et le rapport d'Arago. On ne savait encore sous quelle forme on réussirait à concilier l'action du gouvernement et l'action des compagnies; mais il était devenu évident que cette conciliation formait désormais le but à poursuivre. On ne tarda pas à s'apercevoir combien, grâce aux dernières discussions, l'idée de recourir à l'action de l'industrie privée avait gagné de terrain. Quand le ministère du 15 avril se retira au mois de mars 1839, la question des chemins de fer n'était plus aussi lourde à porter qu'elle l'avait été durant les années précédentes. S'il ne l'avait pas résolue, ce ministère en avait préparé la solution en déblayant l'arène à ses propres risques; ses tergiversations mêmes avaient servi à faire étudier sous ses diffé-

rentes faces un sujet si vaste et si nouveau. Toutes les raisons qui militent en faveur de l'industrie particulière avaient été soigneusement exposées; tous les modes par lesquels le gouvernement pouvait venir à son aide, avaient été analysés, disséqués. Le jour se faisait ainsi de tous les côtés. La transaction que des animosités politiques avaient empêché de s'accomplir fut bientôt regardée par tout le monde comme une impérieuse nécessité.

Dans le ministère si laborieusement enfanté qui prit les affaires le 12 mai 1839, à la suite d'une combinaison ministérielle intérimaire, et qui donnait le pouvoir aux fractions opposantes les moins compromises dans la coalition, le portefeuille des travaux publics échut à M. Dufaure. On avait généralement confiance dans les intentions et les lumières du nouveau ministre, à qui revenait la mission de continuer l'étude de cette question des chemins de fer abordée jusqu'alors sous de si fâcheux auspices[1].

La session de 1839 s'écoula sans que la question fût reprise dans son ensemble. On expédia diverses affaires courantes de chemins de fer; on avisa à des nécessités spéciales que les circonstances avaient créées, mais la discussion ne porta plus sur le réseau national. Il était évident pourtant qu'elle devait renaître un jour ou l'autre sur ce point. Seulement, après le désarroi que le rejet des deux plans de 1837 et de 1838 avait mis dans le travail officiel, il fallait préparer de nouvelles propositions. L'intérêt du pays le commandait impérieusement.

1. Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics avait été scindé en deux. Les travaux publics formèrent le ministère à la tête duquel fut placé M. Dufaure. L'agriculture et le commerce composèrent un autre département qui embrassait tous les éléments de la production et des échanges.

L'esprit qui animait M. Legrand fut loin d'influer aussi fortement sur la commission de 1839 que sur celle qui avait élaboré les projets de 1838 sous la présidence de M. Martin (du Nord).

Quand on compare les procès-verbaux de ces deux commissions, on constate tout de suite qu'en 1839 on s'appliquait davantage à étudier les questions en elles-mêmes, pour les juger sans parti pris. C'est une raison pour que nous attachions un intérêt particulier à nous rendre compte des délibérations. Les procès-verbaux des séances de la commission forment, du reste, un tableau exact de l'état où se trouvait alors la science économique appliquée aux routes ferrées. On y voit le résumé de tout ce qu'avaient produit les discussions passées, le point où elles avaient conduit le problème encore pendant.

La première séance eut lieu le 16 septembre 1839. M. Dufaure, qui présidait la commission, commença par l'entretenir du but pour lequel elle était assemblée. Après avoir rappelé les circonstances qui avaient paralysé en France les créations de chemins de fer, et montré comment ces créations devaient contribuer au développement de la prospérité publique, il conclut qu'il était d'une haute importance de saisir les Chambres le plus tôt possible de propositions nouvelles mûrement étudiées.

Le ministre précisait ensuite les questions à examiner, questions posées déjà pour la plupart, mais qui attendaient toujours une solution : 1° Quel système doit-on adopter pour l'exécution des chemins de fer? 2° Comment, dans le cas où l'État serait chargé de construire certaines grandes lignes, devrait-on procéder à l'exécution? Serait-ce par les moyens ordinaires? Serait-ce par des adjudications à forfait? 3° Pourrait-on suivre un sys-

tème mixte d'après lequel l'État ferait ce que l'on peut appeler le sol des chemins, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, etc., et laisserait à des compagnies le soin de poser les rails, d'acheter le matériel d'exploitation, etc.? 4° Dans le cas où l'on reconnaîtrait que l'on doit en général abandonner l'exécution aux compagnies, n'y aurait-il pas lieu de réserver encore certaines lignes à l'État? 5° Comment les compagnies devraient-elles être constituées et quelles conditions conviendrait-il de leur imposer?

Le programme était vaste, comme on le voit, et encore passons-nous beaucoup de questions de détail. La science économique, dans l'état actuel des choses, doit s'arrêter bien plus à l'esprit général qu'à la lettre même de chacune des décisions prises en 1839. Il n'y a plus là d'intérêt pratique. Aussi suffira-t-il, pour faire juger les tendances de la commission, de noter ce qui fut résolu par rapport à deux ou trois des questions les plus importantes, celles par exemple qui se rapportent au système d'exécution des voies ferrées et au partage des travaux entre l'État et les compagnies. Sur le premier point, la commission était d'avis qu'il n'y avait lieu ni d'exclure le gouvernement de l'exécution, ni de la lui confier exclusivement; que le choix à faire entre l'État et les compagnies dépendait entièrement des circonstances, que cependant on pouvait prévoir des cas dans lesquels l'État devait nécessairement être chargé du travail, par exemple lorsqu'il s'agit d'une ligne à laquelle se lient de grands intérêts politiques, et pour l'exécution de laquelle les compagnies n'offriraient point de suffisantes garanties.

Quant à un système mixte, la commission en adoptait complétement l'idée. Il lui paraissait que dans la construction d'une route ferrée, l'État aurait très-souvent

une émulation extraordinaire animait les grands comme les petits États de la confédération germanique, nous n'étions pas même fixés sur le tracé de nos principales lignes, ni sur le mode d'exécution.

Le gouvernement comprenait le péril de cette lenteur. Le ministère qui avait reçu le pouvoir le 29 octobre 1840 vint, en 1842, saisir la Chambre des députés d'un nouveau projet, distinct de ceux qui avaient échoué en 1837 et en 1838. Cette fois, nous avons hâte de le dire, ce ne fut plus par une fin de non-recevoir que se terminèrent de longs débats. Il sortit une loi des propositions faites par le gouvernement. C'est M. Teste, dont la fin a été si triste, qui l'avait présentée comme ministre des travaux publics. Ayant une parole plus souple et une imagination plus vive que M. Martin (du Nord), il convenait mieux pour débattre une question qui affectait des intérêts délicats et ouvrait de mystérieuses perspectives. Quoiqu'il fût loin de proposer l'exécution par le gouvernement dans les termes indiqués en 1838, le cabinet du 29 octobre se rapprochait beaucoup plus du système de cette époque que ne s'en étaient rapprochés les deux cabinets intermédiaires. L'exposé des motifs était tout imprégné de l'idée, que l'État devait, en ce qui regarde les grandes lignes, rester chargé sinon de la totalité, du moins de la plus forte partie de la dépense. On renouvelait quelques-uns des arguments tirés de l'impuissance de l'industrie privée. Il était facile de découvrir ici la trace des opinions persistantes de M. Legrand. Étrange contradiction, qui prouve bien qu'il y avait une force des choses à laquelle le pouvoir obéissait malgré lui ! On avait maintes fois, du haut des situations officielles, accusé l'industrie d'impuissance; on répétait en 1842 quelques-unes des critiques dirigées contre elle, et cependant, dans notre pays même, les

compagnies avaient eu la grosse part. Au commencement de l'année 1842, les concessions qu'elles avaient obtenues embrassaient près de 800 kilomètres, tandis que l'État ne s'en était réservé que 79. Les dépenses alors effectuées montaient à 178 millions 626 mille francs; l'État n'y avait contribué, soit en études, soit en travaux, que pour 3 millions 228 mille francs [1].

On voulait enfin arriver à constituer le concours de l'État, à en déterminer la forme. Rien de mieux, c'était même là le besoin de la situation. L'exposé présenté par le ministère à l'appui de son projet de loi l'indiquait très-nettement. Tout en signalant les dangers résultant de notre inaction, le ministre des travaux publics, qui désirait ne blesser aucune susceptibilité, et n'aliéner d'avance aucun vote, s'était abstenu d'accuser le passé à propos de ses tergiversations. « La question des chemins de fer, disait-il, est restée en quelque sorte à l'ordre du jour depuis plusieurs années. Sa grandeur, les conséquences qu'elle fait entrevoir, l'importance des ressources qu'elle exige, ont pu jusqu'à présent en retarder la solution : mais le temps des hésitations est passé ; assez de fâcheux tâtonnements, assez de stériles essais ont eu lieu. » Les délais écoulés, le ministre ne les regrettait pas ; il croyait que le temps employé à recueillir les enseignements de l'expérience n'était pas du temps perdu, et que si nous voulions maintenant prendre une résolution énergique, si nous savions adopter un plan bien défini et en poursuivre l'exécution avec persévérance, il nous

1. Il convient de dire qu'à ce moment-là les sommes engagées pour les dépenses faites ou à faire atteignaient le chiffre de 274 millions 50 mille francs. La part de l'État était de 24 millions 750 mille francs, non compris 41 millions 600 mille francs de prêts, ni la garantie d'intérêt de 4 pour 100 sur un capital de 40 millions.

serait facile de reprendre le rang qui nous appartenait.

Quant aux directions principales que devaient suivre nos chemins de fer, le ministère n'avait dû éprouver aucun embarras à se décider sur ce point. Le tracé du réseau serait résulté des documents antérieurs, s'il n'avait pas été indiqué par la configuration même de notre territoire. On pouvait différer sans doute sur certains détails du parcours; mais on admettait généralement que les grandes artères devaient partir de Paris pour se diriger vers la frontière de Belgique, vers le littoral de la Manche, vers le Rhin, vers la Méditerranée et vers l'embouchure des deux grands fleuves qui versent leurs eaux dans l'Océan. Telles étaient, en effet, les lignes principales du projet présenté en 1842 par le ministère, qui qualifiait ces lignes, suivant une locution désormais consacrée, de *lignes gouvernementales*. Ajoutons que le chemin descendant vers le bassin de la Méditerranée se bifurquait au-dessous d'Avignon, sur Marseille et sur Cette, et que la ligne vers l'Océan, après avoir eu un tronc commun jusqu'à Tours, était partagée en deux rameaux aboutissant l'un à Nantes et l'autre à Bordeaux[1]. Le projet du gouvernement satisfaisait au désir d'un assez grand nombre de localités pour pouvoir rallier la majorité dans le sein de la Chambre des députés. On verra plus loin, d'ailleurs, que l'idée d'un classement restreint n'était pas en faveur. On aimait à entendre le ministre des travaux publics dire que son plan *avait pour but d'étendre sur la surface du royaume un réseau général de chemins de fer et de créer pour notre pays un nouveau*

1. La ligne de Paris au Hâvre ne figurait pas dans ce plan; le chemin de Paris à Rouen ayant été déjà concédé à une compagnie, le gouvernement considérait qu'il appartiendrait naturellement à cette compagnie de prolonger le *railway* jusqu'au Hâvre.

système de communications destiné à unir par des voies rapides le nord avec le midi, l'est avec l'ouest, l'Océan avec la Méditerranée. Le cadre tracé par le gouvernement fut même élargi par la Chambre; on y ajouta la ligne de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille, celle de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse, et celle d'Orléans sur le centre de la France par Bourges, ainsi que le prolongement de Bordeaux à Bayonne (en tout approximativement 4,000 kil.).

Où commençait donc la tâche vraiment ardue pour les hommes qui occupaient le pouvoir en 1842? On le devine sans peine : les difficultés naissaient au sujet des moyens à mettre en pratique pour atteindre le but. A quelles conditions soumettre le réseau des nouvelles voies de communication? Par quel mode arriver à les exécuter et à procurer au pays les avantages qu'elles devaient produire? Telles étaient les questions que s'était posées le ministre des travaux publics. Avant d'expliquer ses vues, il avait cru devoir énoncer quelques principes qu'il disait résulter des faits d'une manière péremptoire. Il considérait ces principes comme des degrés pour arriver à son système. S'il est presque toujours dangereux de formuler en matière économique des axiomes inflexibles, il l'est surtout quand on aborde un terrain inconnu et qu'on procède à des essais nouveaux. Le ministre avait raison sans doute d'affirmer que l'État devait se réserver le domaine des grandes lignes de chemins de fer; mais les faits ultérieurs ont démontré qu'il n'aurait pas fallu soutenir en outre que les compagnies particulières étaient impuissantes pour en assurer l'exécution, ni tirer de la nécessité, d'ailleurs incontestable, d'avoir des tarifs modérés, des conséquences contraires à l'action de l'industrie privée.

Quoiqu'elles fussent en partie inexactes, les prémisses

posées amenaient le ministre à une conclusion pratique, à savoir que, pour mener l'œuvre à bonne fin, il y avait intérêt à combiner les ressources du gouvernement et les ressources de l'industrie privée. Entre les deux termes de cette combinaison, il en introduisait, il est vrai, un troisième qui devait soulever de graves difficultés. Cet élément complémentaire, on le demandait aux *départements* que les chemins de fer *traversaient* et aux *communes intéressées* à leur construction. D'après cette division, le plan ministériel classait les travaux en trois catégories. Aux localités traversées, il imposait une contribution équivalente aux deux tiers du prix des terrains. Outre le dernier tiers restant, l'État prenait à sa charge les terrassements et les ouvrages d'art. On laissait à l'industrie privée l'achat et la pose des rails, l'achat du matériel et l'exploitation. Toute l'intention de l'exposé des motifs se résumait dans cette idée qu'avec la division de la dépense, il devenait possible de réaliser des entreprises auxquelles il faudrait renoncer, si l'on était obligé de s'adresser aux seules forces de l'État ou aux seules forces des compagnies. Dans ce système, les compagnies n'obtenaient plus de concessions proprement dites : propriétaire du chemin, l'État le donnait simplement à loyer. « Ce n'est plus une concession qu'il accorde, avait dit le ministre, mais simplement un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public. » Pourquoi donc, pouvait-on demander, serait-il plus difficile de spécifier telles ou telles conditions dans une concession que dans un bail? La vraie difficulté n'était pas une question de forme, elle consistait à déterminer les conditions, les garanties, dont l'avenir aurait besoin. Des réserves précises étaient nécessaires

pour sauvegarder nettement le droit d'intervention de la part de l'État. Or, l'idée de cette intervention se concilie mieux avec l'idée d'une concession qu'avec le fait d'un bail, bail qui, d'ailleurs, suivant l'opinion générale, aurait dû être à très-long terme et n'aurait pu dès lors comporter de fréquentes modifications.

Quant à l'étendue des charges qu'entraînerait l'exécution pour chacune des parties intervenantes, le ministre avait cru pouvoir les calculer avec une précision en quelque sorte mathématique. On ne voulait pas paraître agir au hasard; c'était peut-être un bon calcul au point de vue de la tactique parlementaire; mais on se préparait d'inévitables démentis. « Nous avons examiné attentivement, affirmait l'exposé des motifs, le coût des chemins de fer exécutés en France sur une certaine longueur, en laissant toutefois de côté les chemins véritablement exceptionnels entrepris aux portes de la capitale, et qui, réunissant sur un étroit espace toutes les causes de dépenses, ne peuvent nous offrir que des éléments trompeurs. De cette investigation sérieuse à laquelle nous nous sommes livrés, il est résulté pour nous la conviction que la dépense du tiers des terrains et de la totalité des terrassements et des ouvrages d'art n'excéderait pas le prix moyen de 150,000 fr. par kilomètre. » Cette évaluation, en supposant que le développement du réseau atteignît un chiffre de 2,400 kilomètres, maximum auquel on ne paraissait pas croire, cette évaluation permettait de limiter à 360 millions de francs le concours demandé au trésor dans un délai plus ou moins long. Voilà où le ministre voulait en venir; il ne consentait qu'avec peine à dire 400 millions, et encore n'articulait-il ce chiffre que pour faire face à quelques éventualités nouvelles. Il repoussait toute assimilation avec les canaux de 1821 et

1822, l'exécution des canaux présentant en général, suivant lui, plus d'imprévu que celle des chemins de fer. De plus, il lui paraissait que si, en 1821 et en 1822, on eût pris pour base des calculs, ainsi que le faisait aujourd'hui le gouvernement pour les chemins de fer, le prix moyen des travaux du même genre entrepris antérieurement, on aurait pu préciser, dès le principe, le chiffre des dépenses.

Malgré la prétendue solidité des bases sur lesquelles reposaient les évaluations de 1842, on n'a pas approché plus près de la vérité qu'en 1822. A l'époque la plus récente comme à la plus ancienne, il eût été nécessaire de doubler les estimations; mais, même avec ce dernier chiffre, il était vrai de dire qu'un pareil sacrifice, qu'un sacrifice plus grand encore n'était pas au-dessus de la fortune de la France, et *surtout qu'il n'était pas trop considérable, comparé aux avantages matériels, moraux, commerciaux, industriels et stratégiques, qu'il devait procurer*[1].

La portion laissée à l'industrie particulière était estimée à 125,000 fr. par kilomètre, c'est-à-dire à un sixième seulement au-dessous de l'évaluation de la part de l'État. Si les éléments d'appréciation présentaient encore ici quelques causes d'incertitude, ils permettaient de se rapprocher davantage du chiffre réel. Le coût d'un mètre courant de rails, celui d'une machine et d'un wagon étaient parfaitement connus. Il ne s'agissait que de tenir compte de certaines oscillations dans les prix ou de certaines circonstances imprévues. Le ministère faisait va-

1. Après les additions faites au réseau primitif spécifié dans l'exposé des motifs, le crédit de 33 millions 500 mille francs demandé par le ministère pour les deux premières années, fut élevé à 42 millions 500 mille francs, et le chiffre total de la dépense prévue, de 400 à 600 millions approximativement.

loir, dans l'intérêt de son système, l'avantage qu'il y avait, par suite de cette certitude des évaluations, à n'imposer aux compagnies que des dépenses qu'on pouvait calculer à l'avance et à les prémunir *contre les tristes mécomptes qui avaient amené la ruine de tant d'associations.*

Certains partisans absolus de l'exécution par l'État ne manquèrent pas de signaler, au contraire, le rôle de dupe que semblait ainsi jouer le gouvernement; les sacrifices des compagnies avaient des limites connues, les siens n'en avaient pas. On savait ce qu'on demandait; on ignorait le poids des charges qu'on assumait sur soi-même. De part et d'autre, l'argumentation n'avait pas une grande portée. Le point de vue du ministère était meilleur, cependant, que celui de ses adversaires. Dès que l'on jugeait indispensable de faire une place aux compagnies, il fallait que cette place offrît des sécurités aux capitaux individuels.

Il reste à savoir quel était le poids du fardeau mis au compte des localités. On le portait assez généralement à une moyenne de 16,000 fr. par kilomètre. Un des principaux avantages qu'on avait vus dans cette combinaison, c'était que ce mode engagerait les jurys locaux à restreindre dans de justes bornes l'estimation des terrains. A ce propos, M. Teste s'était élevé contre les *avides spéculateurs* qui, grâce à la facilité du jury, avaient parfois obtenu de leurs terrains un prix quatre ou cinq fois supérieur à la valeur réelle. Cependant, en échange d'un avantage aussi hypothétique, on se préparait d'inextricables difficultés pour une juste répartition de la dépense. Un département ne peut-il pas être traversé sur ses limites par un chemin de fer qui profite principalement à un département voisin, dont il n'entame pas le territoire? Le débat nous ramè-

nera, plus loin, sur cette question. Disons seulement qu'on aurait dû prévoir que, même à raison de 16,000 fr.[1] par kilomètre, la charge serait quelquefois bien lourde. Supposez 100 kilomètres dans un département, dit un des membres de l'Assemblée, et vous arrivez à 1,600,000 francs, somme énorme, surtout dans telle ou telle province.

A l'appui de son projet de chemins de fer, et pour la part des dépenses que le trésor devait supporter, le gouvernement n'avait pas manqué de produire un plan financier. Dans l'exposé des motifs, le ministre avait calculé, d'une part, les charges extraordinaires qui pesaient sur le trésor public, et d'autre part les ressources extraordinaires sur lesquelles on pouvait compter. En fait de charges, il admettait le chiffre de 1,200 millions dont 300 pour les découverts des années 1840-41-42, 500 pour des travaux extraordinaires de paix et de guerre déjà votés et comprenant les fortifications de Paris, et 400 millions pour la part de l'État dans la construction des chemins de fer. Prenant dix années pour l'exécution des lignes ferrées et de tous les autres travaux, il calculait qu'on pourrait dans cet intervalle disposer des ressources provenant d'un emprunt de 450 millions précédemment voté, dont 300 millions restaient à négocier, et de 829 millions tirés des réserves de l'amortissement. Il devait être pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, c'est-à-dire par l'émission des bons du trésor, aux dépenses relatives aux chemins de fer. Les avances de l'État seraient ensuite définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, c'est-à-dire par l'inscrip-

1. Le chiffre de 16,000 francs fut contesté. Tandis que certains députés tendaient à l'accroître, d'autres le rabaissaient jusqu'à près de 13,000 francs. C'était évidemment l'inconnu.

tion des rentes au grand livre pour une somme correspondante à ces réserves. L'incertitude qui s'attachait aux éléments dont était formé le total des ressources d'après les évaluations officielles, ne manquera pas de fournir, comme nous le verrons, d'amples arguments à la critique. Le devis ministériel était loin cependant d'exagérer la puissance financière de la France. Le ministère avait pu dire avec raison : « La fortune du pays suffit parfaitement à couvrir une dépense qui sera d'ailleurs éminemment productive, et qui rentrera au trésor public par mille canaux divers. »

Si l'on envisage, en dernière analyse, dans son ensemble, le projet présenté par le ministère du 29 octobre, on reconnaît que ce projet quoiqu'il fût vulnérable sur quelques points, partait d'une idée naturellement suggérée par les débats antérieurs, à savoir : la nécessité d'unir les forces du trésor public et celles de l'industrie privée[1]. Le projet n'en eut pas moins à supporter, comme on va le voir, avant de triompher, des assauts aussi terribles et aussi passionnés que ceux qui avaient jadis mis en pièces à deux reprises les plans du cabinet du 15 avril.

CHAPITRE II

Vues politiques et économiques de la commission. — Conclusions du rapport.

Le plan du ministère obtint, au moins quant à sa donnée générale, l'approbation de la commission nommée

1. La question relative au mode d'exploitation, et par conséquent la question des tarifs n'avait pas été abordée. On se réservait de l'examiner et de la résoudre au fur et à mesure que les lignes s'achèveraient.

pour l'examiner. C'était un grand avantage sur le projet de 1838. Le rapporteur choisi, M. Dufaure, ne comptait pas, il est vrai, parmi les amis du cabinet; il lui était même opposé sur quelques points du projet actuel; mais il était bien loin de l'opposition radicale du rapporteur de 1838. Tout en déclarant qu'il avait parfois fait partie de la minorité de la commission, il n'en prêta pas moins un appui très-sincère au projet, et son concours fut extrêmement utile pour le succès de l'entreprise.

Le rapport de la commission se distinguait à la fois par des vues solides et par la vivacité avec laquelle on y exprimait le désir de voir enfin commencer une œuvre si longtemps différée. La commission avait unanimement formulé le vœu que la création d'un réseau de chemins de fer fût considérée sur tous les bancs de la chambre comme une grande tâche nationale et en dehors des querelles ordinaires des partis [1]. Quelques détracteurs envieux du rôle de la capitale avaient plus d'une fois prétendu qu'on sacrifiait la France à une seule ville en fixant à Paris le point de départ du plus grand nombre des chemins : on ne faisait pourtant que reconnaître ainsi le travail de plusieurs siècles qui avaient formé la capitale de la France pour le profit de la patrie tout entière. Le rapporteur s'associait entièrement à cette pensée : « Peu importe, disait-il, que Paris ne soit pas géographiquement au centre de la France; quels que soient les hasards ou les longs desseins politiques qui ont fait de cette ville la capitale du royaume, elle ne pourrait cesser de l'être que le jour où la France perdrait sa puissante

1. Faisaient partie de la commission MM. Benoist, général Doguereau. Dufaure, Duvergier de Hauranne, Harlé, Lamartine, Lanyer, Saunac te Tesnières.

unité. Du nord comme du midi, de l'est comme de l'ouest, c'est vers Paris que se tournent tous les regards; c'est de Paris que vient la vie intellectuelle, administrative, commerciale, industrielle; c'est de Paris que l'Empereur fit partir toutes les grandes routes impériales. »

L'idée de classer dès à présent les lignes dont l'intérêt général réclamait la construction, n'avait pas suscité d'objections sérieuses. La commission avait vu dans l'opération du classement l'avantage d'avoir un cadre où se trouveraient précisées la direction et l'étendue des travaux ; elle y avait vu un engagement pris par le pays envers lui-même de commencer l'œuvre et de la terminer. M. Dufaure rappelait qu'en adoptant ce parti, la France ne ferait que s'imiter elle-même : « Vous ferez aujourd'hui pour vos chemins de fer, ce que le grand et beau décret du 16 décembre 1811 a fait pour les routes royales. Il classait, sur le territoire actuel de la France, plus de 6,000 lieues de grandes routes[1]. » Or, après trente années de fortunes bien diverses, nous étions enfin, en 1842, au moment d'achever cette œuvre colossale. Quoique le délai écoulé eût été bien long, le classement n'en avait pas moins rendu un immense service, en ce qu'il spécifiait le but à atteindre. Le décret de 1811 datait de plus de trente années. Certes, personne n'aurait osé espérer qu'il fallût un laps de temps moindre pour terminer le réseau de nos voies ferrées. Personne du moins en 1842 n'aurait osé espérer que quinze an-

1. Rappelons à ce sujet un compte établi par le colonel Paixhans en 1837. « Nous avons, disait-il, 6,400 lieues de routes royales en bon état, et 2,400 lieues à finir; ce qui, avec 9,500 lieues de routes départementales, fera 18,000 lieues de grandes routes : c'est neuf fois autant que sous Louis XIV. L'administration a fait voir cette année à la Chambre des pairs qu'il en faudrait le double pour que chacune de nos 37,000 communes fût à portée d'une grande route. »

représentant, qui n'y entendait pas malice. Comme on discutait sur le tracé de la ligne de Bourges, M. Durand (de Romorantin) proposa de dire *par Romorantin*. M. Durand ne faisait qu'obéir à la même inspiration que bon nombre de ses collègues, et ce n'était pas sa faute s'il était député de Romorantin, au lieu de tenir son mandat de telle ou telle autre cité plus illustre. Au lieu de provoquer l'hilarité, la motion aurait dû, sous sa forme un peu pittoresque, éveiller l'attention de l'assemblée sur les empiétements, de plus en plus regrettables, du patriotisme de clocher.

Dans ce flot de motions qui auraient dénaturé le projet de loi, si elles avaient été acceptées, il en est quelques-unes cependant qui se distinguaient des autres par une portée plus haute et qui méritent une mention particulière. L'une des plus dignes d'examen, ce fut l'amendement de M. Muret de Bort en faveur d'un chemin de fer vers les frontières d'Espagne par les plateaux du centre, au lieu du chemin par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne. L'auteur de cette proposition ne voulait pas, bien entendu, déshériter d'un chemin de fer la magnifique cité, chef-lieu du département de la Gironde; il aurait voulu seulement que la ligne centrale partant d'Orléans, se prolongeât jusqu'aux abords du département de la Haute-Vienne, où elle se serait bifurquée d'une part sur Bordeaux par Angoulême, et d'autre part sur Toulouse par Montauban. Rien n'était plus équitable que la pensée d'appeler à jouir du bénéfice des voies nouvelles le vaste territoire triangulaire dont le sommet remonte jusqu'à Orléans et dont la base suit les Pyrénées. Les faits accomplis depuis 1842 ont mis de plus en plus en lumière l'importance d'une ligne à travers le centre de la France. Cependant, l'adoption pure et simple de l'amen-

dement de M. Muret de Bort, dans l'état de la question, aurait pu compromettre la ligne de Bordeaux, en substituant au tracé si naturel par Tours, un tracé que désavouaient les habitudes existantes. On ne saurait donc regretter que cette proposition ait échoué; elle avait provoqué toutefois un débat utile, qui répandit de vives clartés sur l'état économique trop peu connu de la France centrale. Le gouvernement dut même adhérer de la manière la plus formelle à l'idée d'une ligne s'acheminant d'Orléans vers Toulouse, tout en acceptant dès à présent l'addition de la ligne sur le centre de la France par Bourges.

Un mobile plus élevé que l'intérêt local recommandait aussi la motion de M. de Carné, tendant à ce que le point extrême de la ligne sur l'Océan par Nantes fût fixé à Brest. Il n'était pas besoin de représenter à la chambre un des arrondissements du Finistère pour reconnaître que les raisons les plus solides au point de vue de la politique et du développement de la richesse publique, signalaient à l'attention des hommes d'État l'établissement d'une voie ferrée à travers notre vieille Armorique. La forme de l'amendement improvisé en pleine discussion était néanmoins singulière. On ne comprenait guère qu'une fois à Nantes, on s'en allât jusqu'à Brest pour gagner l'Océan, au lieu d'aller tout simplement à Saint-Nazaire. A dire vrai, la ligne proposée ne pouvait être considérée comme le prolongement du chemin de Paris à Nantes. Aussi M. de Carné se hâta-t-il de se rallier à la formule produite par un autre député breton, M. Glais-Bizoin, et qui réclamait le classement d'une route ferrée par Rennes sur le premier port militaire de la France. En fait, un intérêt sérieux s'attachait aux deux chemins de Nantes et de Rennes vers les extrémités de la B

tagne. Cela est si vrai que l'un et l'autre ont été compris plus tard dans les concessions attribuées à deux grandes compagnies. Néanmoins, si la proposition de M. Glais-Bizoin devait sembler plus naturelle dans sa forme que la motion de M. de Carné, elle effrayait par son immensité. Rien n'était prêt pour le vote d'une ligne de Paris à Brest, qui dépassait les limites raisonnables d'un simple amendement.

Un autre chemin, quoique fort long, introduit aussi par amendement, eut un sort plus heureux; nous voulons parler de la ligne de Bordeaux sur Marseille par Toulouse, demandée par M. Eugène Janvier. Ce prolongement ou plutôt ce nouveau chemin, avait l'avantage, sans toucher aux autres lignes du réseau, de réaliser la communication entre les deux mers plus complétement que ne l'avait fait le canal du Languedoc. Les souvenirs du siècle de Louis XIV protégèrent la motion du député de Tarn-et-Garonne [1].

Il eût été fort désirable que la chambre, s'écartant encore sur un point du cadre tracé par la commission, autorisât un changement réclamé par M. Chasles dans la direction de la ligne vers Nantes. Le tracé par Chartres, le Mans et Angers que l'amendement de ce député voulait substituer au tracé par Tours, était en effet plus direct; il avait l'avantage de former au Mans une tête de ligne pour le chemin de Rennes. Il s'accordait avec les habitudes du commerce. Combattu par la commission, l'amendement succomba cependant; mais cet échec a

1. Disons qu'il n'y eut pas d'opposition sérieuse pour une addition mentionnée plus haut et qui avait pour objet la ligne de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse. M. Legrand présenta un exposé très-lumineux sur l'immense mouvement d'échanges qui s'opère entre les pays rhénans et la Méditerranée.

été un malheur pour nos départements de l'ouest [1].

A l'encontre de cette propension à élargir le cercle des chemins classés, propension à laquelle on cédait si aisément de tous les côtés, nous avons vu qu'il s'en était produit une autre complétement opposée dans le sein de la commission. Cette même idée reviendra, et sous deux formes diverses, dans le cours des débats. La proposition relative à une ligne unique va se manifester au grand jour de la tribune sous l'égide de patrons puissants, et amener un débat digne encore aujourd'hui, au point de vue financier et industriel, d'un sérieux examen, débat qui faillit, en compromettant le sort de la loi, entraîner un nouvel ajournement. Ce fut là le côté le plus vif et le plus neuf de la lutte parlementaire de 1842. L'effort dirigé contre le ministère du 29 octobre se concentra sur ce terrain.

CHAPITRE IV

Champ de bataille choisi par l'opposition. — La ligne unique et le réseau national. — Les questions financières et économiques.

Comme les questions débattues se groupaient autour de deux sujets principaux, d'une part le classement et le tracé des chemins, d'autre part l'exécution et les moyens financiers, la discussion pouvait se diviser et se

1. Le chemin d'Angers au Mans qui complétera la ligne directe de Paris à Nantes par Chartres, le Mans et Angers, n'est pas encore fait en 1858. Il faut l'attendre quelques années. On conçoit, du reste, quelle opposition a dû rencontrer dans la compagnie qui dessert les rives de la Loire, une ligne destinée à abréger de 80 à 100 kilomètres la route de Paris à Nantes. C'est ici un des rares exemples d'une erreur grave dans la formation de notre réseau. Des considérations particulières avaient prévalu contre l'intérêt général.

divisa effectivement en deux grands actes. On trouva moyen de reproduire dans l'un et dans l'autre l'idée dont nous venons de parler, qui, en renversant de fond en comble le système ministériel, aurait pu occasionner la retraite du cabinet, l'idée de substituer une ligne unique à un faisceau de chemins de fer se ramifiant dans toutes les directions.

Au milieu des discussions relatives au classement, M. le marquis de Mornay proposa de remplacer le réseau par un seul chemin qui de Lille et de Valenciennes viendrait à Paris pour se prolonger ensuite jusqu'à Marseille et à Cette. Dans un discours très-décidé, trop décidé même, l'auteur de l'amendement trouvait *hardi au gouvernement et hardi à la commission* de vouloir, sans garantie assurée de succès, disséminer des sommes considérables en présence des éventualités qui pouvaient surgir d'un moment à l'autre. Dans la supposition d'une guerre, à quoi serviraient, demandait-il, tous ces chemins commencés et inachevés? Ils ne seraient qu'un embarras et une source d'amers regrets. Fidèle à la pensée de son discours, M. de Mornay finissait par ces paroles : « Mon amendement est donc ce qu'il y a de plus raisonnable; car il satisfait à tous les grands intérêts que je viens de signaler, et garantit des résultats positifs et prochains. Si je m'oppose à tout autre classement, c'est dans une pensée de sagesse et d'équité envers les populations. »

Cette sortie beaucoup trop vive dans la forme était en outre prématurée. Aussi le débat allait-il s'éteindre de lui-même quand M. B. Fould prit la défense de l'amendement[1]. Il n'en était pas aujourd'hui comme en 1837,

[1] La Chambre ne comptait pas alors parmi ses membres M. Achille Fould, qui fut, il est vrai, cette année-là même, nommé député par le département des Hautes-Pyrénées, mais seulement après la session,

alors qu'on opposait le tracé du chemin de fer du Nord par Saint-Quentin au tracé par Amiens, et que l'opinion de M. Fould, député de Saint-Quentin, pouvait paraître influencée par les intérêts particuliers de son collége électoral. Cette fois, son opinion était visiblement indépendante de pareilles considérations. Elle empruntait du prix à la compétence de l'orateur en matière de finances. *Vouloir classer toutes les lignes, c'était, dit-il, donner des espérances qui ne pouvaient pas être réalisées, que la commission elle-même ne croyait pas réalisables.* M. B. Fould se montrait ici très-conséquent avec les idées qu'il avait émises lors de la discussion générale, dans un discours où il avait abordé tous les côtés du projet ministériel. « Ce que je veux, avait-il dit dès ce moment, c'est que nous finissions ce que nous commençons ; c'est que nous soyons sûrs de nos voies et moyens ; ce que je veux pour un particulier, je le veux pour le gouvernement. » En appuyant l'amendement de M. de Mornay, M. Fould avait cité un passage de l'ouvrage de M. Michel Chevalier sur les *voies de communication aux États-Unis*, passage relatif aux embarras où était tombé un des États de la Confédération, l'Illinois, pour s'être lancé dans des entreprises au-dessus de ses forces. Il avait même ajouté que depuis l'impression de l'ouvrage, l'Illinois, tombé en déconfiture, ne payait plus ses créanciers.

Ce rapprochement, cette assimilation extrêmement forcée cependant produisit une assez vive impression pour que le ministre des finances se hâtât d'en combattre l'effet. M. Lacave-Laplagne qui se retrouvait, par suite de la mort récente de M. Humann, chargé du portefeuille

aux élections générales du mois de juillet. Par suite de ces mêmes élections, M. B. Fould cessa de représenter le département de l'Aisne.

des finances dans le cabinet du 29 octobre 1840, M. Lacave-Laplagne, répondit qu'il n'était pas effrayé des sommes consacrées à des travaux publics productifs, parce que c'était non pas une dépense, mais un placement à gros intérêt; qu'il n'était pas nécessaire de rassembler à l'avance et d'une manière complète les moyens financiers d'exécuter ces travaux, que les ressources seraient réalisées à mesure que les travaux seraient exécutés. Pour rassurer la chambre, il rappela l'essor qu'avaient pris depuis 1830 les revenus publics, et il tira de cet accroissement la conclusion qu'on pouvait très-légitimement avoir confiance dans l'avenir [1].

La motion de M. de Mornay avait le tort de mêler deux questions distinctes, le classement des lignes et le vote des crédits. Tout en arrêtant en principe la construction d'un réseau, il était possible, en effet, de ne voter de fonds que dans la mesure des besoins les plus urgents et des ressources du trésor public. Rejeter toute classification, c'était (comme l'exprima M. Legrand qui se résignait au système mixte du projet à cause de la très-

1. M. Lacave-Laplagne avait comparé les dépenses faites pour les travaux publics d'une part, sous la restauration de 1820 à 1829, d'autre part, sous le gouvernement de juillet de 1830 à 1839. Il trouvait que durant le premier laps de temps on avait employé 460 millions, c'est-à-dire en moyenne 46 millions par an, en comptant bien entendu les emprunts de 1821 et 1824 pour les canaux. De 1830 à 1839 on avait dépensé 791 millions ou en moyenne 79 millions par an. C'était en tout 331 millions de plus pour la seconde période décennale. Le ministre ajoutait que les produits indirects de toute nature, et ceux sur lesquels influe le développement de la richesse publique, tels que les forêts et les patentes, avaient éprouvé, de 1820 à 1829, un accroissement de 95 millions. C'était une augmentation moyenne de 9,500,000 fr. par an. De 1832 à 1841, dans un espace de dix années également, les mêmes produits avaient augmenté de 192 millions, ou en moyenne de 19 millions par an.

grande part attribuée au gouvernement), c'était se refuser à marquer, dans le présent et dans l'avenir, quelle serait la direction des efforts de la France. Le sous-secrétaire d'État des travaux publics fit observer avec raison qu'après tant de stériles essais, tant de fâcheux tâtonnements, tant de tristes hésitations, aboutir à ne décréter qu'une seule ligne, sur un territoire de trente-deux mille lieues carrées, renoncer à un classement général lorsque de toutes parts les chemins de fer se multipliaient autour de nous, *lorsque la Belgique avait non-seulement décrété un réseau, mais qu'elle était sur le point de le finir, lorsque l'Autriche avait décrété le sien, et que déjà elle avait mis la main à l'œuvre, ce serait un véritable avortement.* On comprit sans peine dans la Chambre que l'amendement de M. de Mornay, vainement adouci par un sous-amendement un peu subtil de M. Monnier de la Sizeranne [1], aurait pour résultat de mécontenter un grand nombre de localités en leur enlevant une satisfaction impatiemment attendue. On se réservait de reprendre la lutte sur un terrain moins périlleux ; on laissa donc tomber la proposition devant la simple épreuve d'un vote par assis et levé.

C'était à propos des voies et moyens que la même discussion devait se renouveler. On conserverait alors devant les localités impatientes le prestige du classement ; on demanderait seulement que tous les fonds disponibles fussent appliqués à une ligne déterminée. Manière détournée mais réelle de recommencer l'épreuve. Attendons-nous à ce que la lutte devienne bien plus brûlante

1. M. Monnier de la Sizeranne avait proposé de dire *une ligne* au lieu de *une seule ligne*, entendant ainsi réserver une place ultérieure au vote de quelques autres chemins avant l'achèvement de la grande ligne proposée.

encore sur ce terrain que sur celui où l'avait placée la question du classement. Après l'épanouissement des passions de localité, on devait avoir l'épanouissement mal dissimulé des passions politiques. L'hostilité envers le ministère, qui, dans les évolutions relatives au tracé et au parcours des différents chemins, n'avait guère eu l'occasion de se manifester, se résuma véritablement dans le dernier acte de cette longue pièce. Tous les éléments dissidents pouvaient se grouper ici sans rien abdiquer de leur passé. Parmi les meilleurs esprits de l'assemblée, parmi les hommes les plus expérimentés, il s'en trouvait qui adoptaient la ligne unique pour elle-même, pensant qu'on arriverait ainsi plus sûrement à des conséquences pratiques. D'autres redoutaient les embarras financiers qui pouvaient naître d'essais multiples. Sans cesse reproduit depuis 1837, l'argument tiré de l'état de nos finances était rendu plus spécieux aujourd'hui par suite des découverts résultant des nécessités de l'année 1840. La ligne unique comptait ainsi un grand nombre de partisans très-sincères et très-résolus. Parmi ceux-là même qui s'en firent avec le plus d'ardeur un moyen d'attaque contre le cabinet, beaucoup avaient commencé par croire à la valeur de cette combinaison au point de vue économique.

Les questions financières et industrielles, financières surtout, qui furent abordées à ce sujet, prêtèrent un très-grand intérêt à cette partie du débat. Aussi la discussion, dont le niveau avait fléchi par suite du débordement des prétentions de localité, reprit-elle une véritable grandeur dès le moment où l'on aborda le mode d'exécution, au point de vue des crédits à ouvrir.

Le nouvel amendement fut présenté sous l'égide d'un patronage collectif. Il eut pour auteurs MM. vicomte de

Chasseloup-Laubat, A. Fould, de Carné, Larabit, d'Angeville et Carnot. On le tenait tout prêt depuis l'échec de la proposition Mornay. Ce fut M. de Chasseloup-Laubat qui eut mission de l'introduire devant l'assemblée ; il s'acquitta de cette tâche avec beaucoup de mesure et d'habileté. La nouvelle motion, fit-il remarquer, ne portait préjudice ni au classement de toutes les lignes de chemins de fer admises déjà, ni au système d'après lequel ces lignes devaient être construites, ni enfin à l'engagement que, suivant les expressions du rapporteur, le pays avait de cette façon contracté envers lui-même. Il s'agissait seulement de savoir si l'on voudrait commencer tous ces chemins à la fois, ou si, au contraire, dans l'appréhension des événements qui pouvaient venir entraver l'entreprise, on ne jugerait pas plus raisonnable de concentrer les ressources disponibles sur une seule ligne, sur celle dont l'importance semblerait mériter la priorité. Quelle serait cette ligne? L'amendement indiquait celle qui devait unir la Manche à la Méditerranée [1].

Quant à l'intention d'attaquer, de critiquer même le système financier sur lequel reposait la loi, M. de Chasseloup-Laubat se défendait de l'avoir conçue. Simple précaution oratoire, cependant, car l'amendement ne pouvait vivre que par la ruine du plan ministériel. Aussi toute l'argumentation de M. de Chasseloup-Laubat consista-t-elle, malgré sa déclaration préliminaire, à le battre en brèche. Rappelant que les réserves de l'amortissement devaient être affectées exclusivement à l'extinction des découverts, il calcula que jusqu'à la fin de 1847, ces réserves

1. Après quelques variations de rédaction, l'amendement se composait de ces deux membres de phrase : *un chemin de Paris à la frontière de Belgique et de Paris à la Méditerranée.*

se trouvaient absorbées. Encore fallait-il supposer, pour qu'elles ne fussent pas employées au delà de cette époque, qu'on n'aurait aucun travail extraordinaire à entreprendre, aucune dépense imprévue à solder.

La conséquence n'était pas difficile à tirer de ces prémisses. S'il était vrai que les réserves de l'amortissement fussent absorbées d'avance, le système du cabinet reposait sur une illusion. Une espérance tout à fait chimérique avait servi de base aux calculs officiels. Telle fut en effet la conclusion de l'orateur. « Au contraire, ajoutait-il, si vous concentrez tous les fonds sur une seule ligne, il est évident que vous atteindrez plus tôt le but vers lequel vous devez tendre. Lors donc que vous auriez tous les fonds disponibles, il serait encore de votre intérêt de ne pas les éparpiller sur toutes les lignes à la fois; car, dans les hypothèses les plus favorables, avec tous vos calculs, vous n'arriverez que dans dix ans, tandis que si vous concentrez ces fonds sur un seul chemin, vous arriverez en même temps que vos rivaux, et peut-être même avant eux. » L'auteur de l'amendement allait plus loin, il ne craignait pas d'affirmer, *quoique cela*, avouait-il, *pût paraître paradoxal*, qu'il était, jusqu'à un certain point, dans l'intérêt même des populations intéressées aux chemins, de concentrer toutes les allocations de l'État sur une seule ligne. Cette assertion n'était pas seulement paradoxale, elle était encore complétement inexacte; on l'offrait pour consolation aux nombreuses localités qui n'auraient rien obtenu. L'intérêt réel du moment, c'était d'avoir un cadre général pour les travaux à exécuter et de se mettre à l'œuvre sur une échelle raisonnablement étendue. Il y avait six années que cet intérêt réclamait satisfaction. En un certain sens, le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, eut donc raison de répondre, en 1842.

aux objections qui tendaient, comme l'amendement de M. de Chasseloup, à rétrécir singulièrement le champ de l'action : « Si, en 1837, nous avions adopté le système qui était présenté (je n'examine pas s'il était bon ou mauvais, il était pratique) ; si, dis-je, nous l'avions adopté, nous aurions un certain nombre de grandes lignes. Le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et à la Manche serait peut-être exécuté... En 1840, beaucoup d'objections pouvaient s'élever contre le projet présenté par le ministère d'alors ; cependant la Chambre a parfaitement bien fait d'adopter le projet. C'est à cette adoption qu'elle devra les chemins de Rouen et d'Orléans, les chemins de Montpellier à Nîmes, les deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière. »

Il en était évidemment de même en 1842. Seulement, la proposition d'une ligne unique, quoique dangereuse à plus d'un titre, était de nature à exercer bien plus de prestige que les projets décousus de 1837. Rien de surprenant dès lors dans l'entente qui s'établit à propos de cette question particulière sur des bancs où d'ordinaire l'on différait beaucoup d'opinion. La passion politique s'empara de cette circonstance, mais elle n'avait pas été seule à la produire. L'opposition de toutes les nuances parut groupée, en dernier lieu, autour de la ligne unique, depuis les fractions les plus extrêmes de la gauche jusqu'aux confins du centre gauche où siégeait M. Thiers.

L'ancien président du ministère du 1er mars avait approuvé l'esprit, accepté et peut-être indiqué les termes de l'amendement de M. de Chasseloup-Laubat. On peut dire, sans crainte d'aller trop loin, qu'il avait choisi le champ du débat, en l'appropriant aux exigences de la situation que les événements de 1840 lui avaient faite. C'est lui qui dirigea réellement l'opposition dans cette occurrence

où le chef de la gauche, M. Odilon Barrot, consentit à s'effacer. M. Thiers n'avait cependant derrière lui qu'une fraction très-minime de l'assemblée; c'est trop dire, il n'avait qu'une fraction de cette phalange intermédiaire placée entre la gauche et le centre, que nous avons nommée tout à l'heure. Diverses séparations, on s'en souvient peut-être, avaient notablement amoindri le groupe formé autour de M. Thiers, et dont M. Vivien était alors le personnage le plus considérable. Ainsi, M. Dufaure et ses amis s'étaient depuis longtemps affranchis de toute dépendance; quoique M. Dufaure fût personnellement partisan de la ligne unique, il voulait que la loi fût votée. M. Billault, qui avait été sous-secrétaire d'État au département du commerce sous l'administration du 1er mars, s'était éloigné, dans cette occasion, de l'opinion adoptée par M. Thiers; il défendit le réseau des voies ferrées contre l'amendement. En se prononçant pour le réseau, il diminuait la distance qui le séparait du ministère actuel.

La recherche des causes intimes et parfois singulières qui avaient provoqué ces dissidences appartient à l'histoire politique. Il est utile, cependant, pour faciliter l'intelligence du débat, de rappeler que le ministre principal, l'homme éminent en qui se résumait la politique du cabinet, M. Guizot, avait laissé percer fort à propos, dans le rapide et fortuit échange de quelques paroles, comme on l'a rapporté dans le temps, cette pensée, que certains rapprochements n'étaient pas absolument impossibles. Le ministère des travaux publics ou celui du commerce pouvait servir un peu plus tôt ou un peu plus tard à consacrer de tels rapprochements. Quel qu'en fût le mobile, un accord même momentané était avantageux à la cause des chemins de fer; mais, en outre, rien n'eût été plus conforme

aux intérêts du ministère que de se recruter dans un sens qui pouvait à ce moment-là paraître propre à le fortifier du côté des questions de l'ordre économique. Puissamment défendu sur le terrain de la politique proprement dite, le cabinet du 29 octobre est demeuré jusqu'à la fin pour les questions que le développement du travail industriel suscitait chaque jour, faible et démantelé. Il comptait bien un économiste renommé parmi ses membres, M. Duchâtel; mais au lieu de rester fidèle aux études dont sa jeunesse avait reçu des faveurs marquées, M. Duchâtel les avait sacrifiées à la politique. Occupé désormais d'autres soins, il ne venait prendre une part notable aux discussions de ce genre que dans des circonstances solennelles, dans des débats dont l'issue pouvait réagir sur l'existence du cabinet, comme ceux de 1842 sur les chemins de fer. Communément, ces questions économiques qui étaient devenues des questions vitales, ces questions qui touchaient de si près au sort des populations ouvrières, étaient laissées sur un plan tout à fait secondaire [1]. La discussion relative aux voies ferrées, qui les plaça un moment si haut, n'eut pas pour conséquence de leur assurer un niveau constant. Encore la politique s'y glissa-t-elle par plus d'un côté.

D'après la situation qu'avait M. Thiers à l'égard du cabinet du 29 octobre, son intervention aurait suffi pour imprimer à la lutte un caractère essentiellement politique. Néanmoins, lorsque l'ancien président du 1er mars qui se trouvait d'autant plus libre qu'il s'était dès longtemps

1. Dans la préface de son *Histoire du gouvernement parlementaire en France*, M. Duvergier de Hauranne a écrit : « Pourquoi ne pas dire toute la vérité? Le gouvernement de 1830, ministère et opposition, ne s'est point assez inquiété de ce que sentaient, de ce que pensaient, de ce que voulaient les masses populaires. »

prononcé en faveur de la ligne unique, vint prêter à l'amendement l'appui de sa dialectique si vive et si claire, il prit soin de se maintenir strictement dans les termes de la question spéciale. Il était trop expérimenté, il connaissait trop bien le terrain parlementaire pour arborer un drapeau qui aurait pu diviser ses amis d'aujourd'hui ou empêcher quelques-uns de ses amis de la veille de déposer dans l'urne un vote conforme à ses désirs.

Le discours que prononça M. Thiers marqua profondément dans la discussion; il réclame encore une attention particulière. Les considérations relatives aux finances, qui y sont développées et que cet orateur s'entend à exposer avec un art si merveilleux, tout à la fois en économiste éminent et en tacticien consommé, n'étaient pas, ou du moins n'étaient pas toutes des considérations de circonstance, destinées à servir dans la présente collision. Il en sortit de vives lueurs propres à illuminer ce côté du débat. De plus, la harangue de l'ancien président du conseil mit un moment en échec le projet du gouvernement. On ne saurait oublier qu'elle faillit porter un coup funeste à la cause des chemins de fer. Enfin, certains arguments de fait nécessitent quelques observations dans l'intérêt de la science économique appliquée aux voies ferrées.

Dès le début, M. Thiers se hâta de rappeler qu'en 1838, comme en 1842, il était partisan de l'exécution d'une ligne qui traverserait le territoire dans sa plus grande étendue. Cette opinion avait été la sienne à toutes les époques. Il venait la défendre encore et protester contre ce qu'il appelait *une dispersion des ressources de l'État en matière de travaux publics.* Il tenait aussi dans une occasion grave, qui lui paraissait engager l'avenir à un très-haut degré, à dire ce que, *comme député*

et *peut-être aussi comme homme du gouvernement*, il pensait de la situation financière. Durant l'année précédente, c'est-à-dire au lendemain de l'administration du 1er mars, il *n'en pensait pas tout le mal qu'on en disait; maintenant, il n'en pensait pas tout le bien qu'on se plaisait à en dire*. Mais la question de finances lui paraissait être l'*argument premier et principal* contre le projet. En développant cette idée, M. Thiers, loin de tomber dans ces lieux communs si largement exploités déjà sur le déplorable état où se seraient trouvées nos finances, proclama au contraire que les finances de la France étaient, sinon les plus puissantes, *car il y a à côté les finances anglaises*, du moins étaient, avec les finances anglaises, les plus puissantes de l'Europe. Seulement elles lui paraissaient engagées, et engagées pour plusieurs années, sérieusement et gravement. Pour apprécier le véritable état du trésor, il le considérait sous deux aspects, celui des dépenses ordinaires et celui des dépenses extraordinaires. Le premier lui semblait le plus important. Rien de plus juste. La chose essentielle à constater, en effet, quand on examine l'état des finances, c'est de rechercher si le revenu permanent suffit pour faire face aux dépenses permanentes.

N'oublions pas qu'il était dans la situation de M. Thiers de soutenir que l'équilibre n'était pas difficile à rétablir entre les dépenses ordinaires et les revenus ordinaires, car on l'avait accusé, par suite des dépenses ordonnées en 1840, d'avoir creusé l'abîme du déficit. Il soutint et, ajoutons-le, il démontra que le déficit n'était pas aussi large qu'on le disait et qu'il serait bientôt comblé. Il le démontra par des chiffres empruntés aux propres évaluations du cabinet actuel. D'après les calculs de M. Thiers, le déficit qui avait été en 1841 de 116 mil-

lions ne s'annonçait plus devoir être que de 27 millions pour 1843. On pouvait, il est vrai, regarder comme inévitable l'ouverture de certains crédits supplémentaires; mais, en revanche, il y avait lieu de s'attendre à une augmentation des recettes plus grande que celle sur laquelle on avait compté. En dernière analyse, l'orateur estimait que l'année 1843 pourrait effacer la différence entre les revenus ordinaires et les dépenses ordinaires; il s'en applaudissait comme d'un point essentiel en matière de finances. « En Angleterre, disait-il, pays très-puissant sous le rapport financier, on est obligé de recourir à un impôt extraordinaire, à un impôt de guerre[1] pour aligner la dépense ordinaire et le revenu ordinaire. Vous n'en êtes pas là; vos revenus ordinaires suffisent à vos dépenses ordinaires. Ce n'est pas là l'objet de mes inquiétudes. »

Dire que l'année 1843 verrait effacer complétement la différence entre les dépenses ordinaires et les revenus ordinaires, c'était évidemment parler dans le sens des ministres. M. Thiers en fit lui-même la remarque. L'intérêt du cabinet du 1er mars et de celui du 29 octobre se trouvait identique. Nous nous trompons : le président du cabinet de 1840 devait attacher un prix extrême à dégager son passé du poids d'une responsabilité écrasante, tandis que le ministère actuel n'aurait pas été fâché de laisser son redoutable adversaire dans les ombres du déficit. M. Thiers avait jugé essentiel de réagir contre l'accusation, au risque qu'on se fît un argument de ses calculs contre l'amendement proposé; mais l'appui qu'il se trouvait prêter involontairement au cabinet dans ses appré-

1. C'était le moment où sir Robert Peel faisait voter l'*income tax*, l'impôt sur le revenu.

ciations concernant le budget ordinaire, il s'était réservé de le faire payer bien cher dans ses appréciations concernant le budget extraordinaire. Jusque-là il s'était défendu; maintenant il prenait l'offensive. « Sans doute, c'est une nation puissante, dit-il, que celle dont le revenu ordinaire dépasse 1 milliard 200 millions, et qui, dans deux ans, avec les accroissements prévus, aura 1 milliard 250 millions. Je ne l'ai jamais contesté, pas plus l'année dernière que cette année; j'ai dit alors et je le répète encore : c'est là la puissance de notre pays! Il faut le dire bien haut, pour que tout le monde l'entende. » Mais après ces paroles se produisait la question de savoir jusqu'à quel point nos finances étaient engagées par des dépenses extraordinaires.

D'abord que fallait-il entendre par cet engagement pesant sur l'avenir? M. Thiers se plaçait, pour l'expliquer, au point de vue de sa situation personnelle; c'était inévitable. Comme on lui avait imputé d'avoir démesurément grossi le budget de la guerre, surtout pour les fortifications, il disait à ses collègues de la Chambre : « Vous aviez entrepris une masse de travaux considérables, et vos travaux militaires avaient été ajournés. Des événements graves sont survenus, qui vous ont fait penser aux travaux militaires longtemps ajournés. Et alors l'accumulation des travaux civils et celle des travaux militaires ont amené un excédant de dépenses dans trois de vos budgets et la nécessité d'une loi extraordinaire portée l'année dernière, qui établit une dépense en travaux de tout genre de 500 millions. Ainsi, le concours simultané des dépenses civiles, *entreprises presque toutes à la fois*, et des travaux militaires *longtemps différés*, a fait peser sur nos finances une charge évaluée aujourd'hui à 800 millions. 300 millions de cette charge ont été imputés,

pour y satisfaire, sur la réserve de l'amortissement, 500 millions ont été reportés sur un emprunt. »

C'était bien là le calcul : une charge évaluée à 800 millions résultait du concours simultané de dépenses civiles et de travaux militaires. Lorsque pour les dépenses civiles, l'orateur ajoutait ces mots : *entreprises toutes à la fois*, il critiquait indirectement le procédé des anciens ministères ; quand, pour les travaux militaires, il les qualifiait par ces expressions : *longtemps différés*, il faisait au contraire une apologie indirecte des mesures prescrites en 1840. La situation résultant des imputations faites pour acquitter ces diverses dépenses exigeait une opération que M. Thiers appelait un peu hardiment peut-être une *liquidation*, et cette liquidation lui semblait devoir occuper au moins quatre années. C'était soutenir qu'il fallait au moins quatre années pour que la charge de 800 millions ne fût plus un embarras.

Les deux ressources qui devaient faire face à ces 800 millions, la réserve de l'amortissement et l'emprunt, fournirent à M. Thiers l'occasion de donner des explications très-intéressantes et d'une lucidité parfaite sur ces deux mécanismes de l'ordre financier. Celles de ses explications qui concernent l'emprunt réclameront cependant quelques réserves, aujourd'hui surtout que nous avons vu inaugurer avec un éclatant succès un mode d'emprunt tout nouveau, qui, s'il avait été proposé en 1841, aurait encouru un anathème universel. Par rapport à la réserve de l'amortissement, M. Thiers rappelait que cette réserve se composait des sommes votées au budget pour le rachat de rentes et qui demeuraient sans emploi lorsque les fonds publics étaient au-dessus du pair. Or, c'était là ce qui arrivait pour la rente 5 p. 0/0 ; on ne pouvait donc rien racheter. Quatre années de la réserve de l'amortissement

évaluée en moyenne à 75 millions par an, donnaient les 300 millions faisant partie des charges extraordinaires. Quant à l'emprunt, emprunt fixé à 450 millions, l'orateur croyait que cette ressource en apparence très-certaine et très-rassurante, était cependant celle qui, en réalité, offrait les difficultés les plus sérieuses. « Si la réserve de l'amortissement, disait-il, à moins de circonstances très-graves, ne peut pas vous manquer, car il faudrait des circonstances très-graves pour faire tomber le 5 p. 0/0 au-dessous du pair, l'emprunt ne présente pas à mes yeux la même sécurité. Je n'ai pas approuvé la manière dont le dernier ministre des finances, M. Humann, de qui j'honore la mémoire, a exécuté le recensement [1], mais je n'ai que des éloges à donner à la manière dont il a fait l'emprunt. » On avait très-bien fait, suivant l'orateur, pour diminuer la charge des 450 millions, de commencer l'emprunt le plus tôt possible pour un tiers; et dans l'état de la place on avait obtenu les meilleures conditions qu'on pût espérer. Où était donc la difficulté qu'avait annoncée M. Thiers? Il la voyait dans ce fait que deux tiers de l'emprunt restaient à négocier. Bien que les ressources de la France soient considérables, il n'était pas aussi facile, selon lui, de compléter l'opération, qu'on pouvait se l'imaginer. Le dernier emprunt soutenu par une maison *puissante et habile*, n'avait pas beaucoup dépassé le taux d'émission. Cet état stagnant révélait une certaine gêne qui provenait de l'énorme développement des travaux publics en France, non-seulement pour l'État, mais encore pour les départements et les communes, et de l'énorme

1. On n'a pas oublié que le recensement de la population opéré en 1841 avait suscité de vives réclamations, et qu'il avait même été l'occasion de troubles fort graves dans une de nos grandes cités méridionales. Toulouse.

développement des travaux publics dans toute l'Europe, de manière que le crédit public avait aujourd'hui une concurrence immense dans toutes les compagnies particulières. Et à ce sujet M. Thiers faisait une réflexion dont la justesse a été largement confirmée par diverses évolutions ultérieures du monde financier, à savoir que l'État et les compagnies puisent dans un même réservoir; quand les compagnies y puisent de leur côté, l'État éprouve un véritable embarras à y puiser du sien. Ce sont les mêmes maisons, les mêmes capitalistes, non-seulement en France, mais dans toute l'Europe, qui fournissent à la fois et aux travaux publics et aux emprunts de l'État; et lorsqu'on s'est adressé largement à ce réservoir par une voie, on le trouve moins plein, lorsqu'on y puise par une autre, de tout ce qu'on y a déjà pris.

Nous venons de le dire : cette réflexion était fort juste; elle est conforme à tous les enseignements de l'économie politique. Elle conserve une valeur réelle, quelle que soit la forme des emprunts publics, quel que soit le système adopté par les associations particulières pour se procurer les fonds dont elles ont besoin. Cependant, l'importance pratique de cette observation peut varier suivant les procédés du crédit; elle ne saurait être absolument la même, quand on est obligé, pour faire un emprunt, de recourir à l'intervention de quelques grands capitalistes, et quand, au contraire, on est en mesure de pouvoir réaliser l'opération par voie de souscription publique. Quoique le réservoir auquel on s'adresse soit, en définitive, toujours le même, la base où l'on s'appuie pour y puiser est infiniment plus large dans le second cas que dans le premier. Ce qu'on peut affirmer aujourd'hui en face des emprunts publics et des appels de fonds des compagnies de chemins de fer, c'est que dans l'état du crédit, après les expé-

riences faites, il n'y a point de principes absolus à poser, du moins quant à la forme à mettre en usage. Le meilleur mode est celui qui rapporte le plus, coûte le moins et dérange le moins le courant ordinaire des capitaux.

En 1842, dans les conditions où se faisaient alors les emprunts, M. Thiers craignait que si, cette année-là même, on voulait encore réaliser une partie des 450 millions, on ne trouvât que peu d'empressement de la part des capitalistes qui avaient commencé l'opération, parce qu'ils jugeaient tous qu'il fallait une année entière pour le classement des rentes représentant les 150 millions déjà pris. D'où la conséquence que, pour se procurer à un prix raisonnable les 300 millions restant, il faudrait deux ou trois années au moins. Si, dans l'intervalle, des circonstances graves survenaient, il se pourrait qu'elles rendissent l'emprunt très-difficile, ou du moins qu'elles obligeassent à subir des conditions fort onéreuses. En cet état de choses, lorsque les deux ressources principales du trésor pour les dépenses extraordinaires, la réserve de l'amortissement et l'emprunt, étaient ainsi engagées pour plusieurs années, M. Thiers regardait comme d'une souveraine imprudence de se lancer dans des entreprises très-coûteuses, qui pourraient être interrompues plus tard par des complications imprévues mais possibles. Une suspension brusque et instantanée des travaux serait déjà très-fâcheuse en elle-même ; ce n'est rien, cependant, si l'on songe qu'on aurait alors d'une part à payer les travaux exécutés, et d'autre part à pourvoir aux événements extraordinaires qui auraient déterminé la suspension.

Ou cette argumentation n'était que spécieuse, ou bien elle devait à jamais empêcher une nation comme la France d'entreprendre aucune œuvre un peu large et demandant un certain espace de temps pour arriver à

fin. Il est difficile, en effet, avec la complexité de la vie sociale au XIXe siècle chez un grand peuple, que la situation financière soit moins engagée qu'elle ne l'était chez nous en 1842. M. Thiers était forcé de reconnaître lui-même que dans l'état présent de l'Europe, il n'y avait pas d'inquiétude à concevoir par suite des charges existantes ; n'était-ce pas avouer implicitement que les engagements projetés, échelonnés comme ils l'étaient, ne sortaient point des bornes d'une politique sage et prévoyante L'orateur ajoutait avec une certaine intention critique, qui ne s'adressait pas qu'à la Chambre : « Si vous apportiez dans vos finances, je ne dis pas, permettez-moi ce mot, toute la prudence que vous avez apportée dans la politique depuis dix années, mais la moitié de cette prudence, vous vous arrêteriez tout de suite. Vous bravez financièrement une situation beaucoup plus inquiétante qu'aucune des situations politiques que vous avez traversées. » Aujourd'hui, en 1858, après les faits accomplis, il n'y a pas beaucoup de mérite à dire que la politique financière recommandée par M. Thiers, à l'endroit des voies ferrées, était par trop prudente et même pusillanime. La science économique la plus discrète ne pouvait admettre que les projets existants fussent de nature à changer les bases de la *liquidation*, puisque *liquidation* il y a, en une mesure propre à justifier des paroles comme celles-ci que prononçait l'orateur dans l'hypothèse de charges dues à des circonstances extraordinaires : « La situation aurait acquis un degré de gravité que des hommes prudents ne devraient pas braver, et que de bons citoyens seraient impardonnables d'avoir bravé après avoir été avertis. »

Le dernier mot de M. Thiers n'était pas, remarquons-le, qu'il ne fallût rien faire du tout pour les nouvelles

routes; c'était qu'il ne fallait faire qu'un effort très-limité. Voici comment l'ancien président du conseil revenait à la ligne unique. Du moment qu'on ne pouvait dépenser qu'une somme très-limitée, on devait au moins la répartir le plus sagement, le plus fructueusement possible. D'après les idées de l'orateur, le gouvernement et les chambres avaient besoin d'*excuse* (le mot y est) pour se résoudre à une nouvelle dépense, alors que les finances étaient engagées, et cette *excuse* ne pouvait se trouver que dans l'existence d'un intérêt national très-sérieux et très-évident. Or, ce caractère de nationalité, M. Thiers le croyait joint à l'idée d'une ligne unique, et il suppliait la Chambre, *au lieu d'éparpiller les ressources dans plusieurs directions, de placer tout l'effort de la France sur une seule ligne, sur une ligne qui embrasse les plus grands intérêts.*

Il nous paraîtrait tout à fait inexact et, de plus, fort injuste d'attribuer la pensée si restrictive de M. Thiers aux seules impulsions d'une rivalité politique, au seul désir de préparer un échec au ministère. Sans doute l'amendement débattu avait été combiné de manière à répondre aux exigences de la lutte politique. Mais toute l'argumentation de M. Thiers démontre qu'il y avait eu et qu'il y avait encore en lui un doute invincible sur le rôle des chemins de fer. Quand on lit attentivement son discours de 1842, discours visiblement élaboré avec soin, et dont la portée était très-haute en un certain sens, on s'aperçoit qu'il ne s'y trouve presque aucun élément dont la science économique appliquée aux voies ferrées puisse tirer profit. Les considérations financières si remarquables qui y sont énoncées, concernent bien plus le crédit général de l'État que les règles particulières qui devaient présider à l'emploi du crédit dans la construction des

routes nouvelles. Croit-on qu'un homme d'État d'un esprit aussi pénétrant aurait remué cette question sans l'éclairer de lueurs précieuses, s'il avait eu dans sa pensée quelque confiance en l'avenir? Mais non; le scepticisme de l'orateur datait de loin, et il n'avait encore presque rien perdu de sa vigueur primitive. Comme quelques autres hommes d'une intelligence supérieure, M. Thiers avait été, dès l'origine, fâcheusement impressionné par rapport aux chemins de fer, ou plutôt il n'avait pas pressenti de quel rapide essor cette grande création était susceptible. Les événements ont trompé son attente, comme ils ont trompé celle d'Arago, qui fut pourtant un peu moins éloigné du point de vue d'où l'on pouvait deviner les réalisations d'un prochain lendemain. Preuve nouvelle que les esprits les plus magnifiquement doués ne sauraient embrasser avec un coup d'œil également sûr toutes les applications de la pensée humaine!

A l'appui de cette appréciation des idées de M. Thiers, le discours de 1842 fournit des preuves surabondantes; il en fournit même dans les passages où l'orateur croit payer le plus large tribut à la puissance nouvelle qui va opérer une révolution complète dans l'industrie des transports. « Je n'ai jamais partagé, pour mon compte, s'écrie-t-il, l'*engouement* qu'on exprimait il y a quelques années pour les chemins de fer, mais j'ai toujours cru à leur avenir, et j'y crois encore, malgré des catastrophes qui viennent quelquefois effrayer les esprits. Je crois à l'immense avenir des moyens de viabilité, qui ont consisté à substituer à la faiblesse des animaux le moteur tout-puissant, quoique si dangereux, de la vapeur. Lorsque les hommes ont eu l'art ingénieux d'appliquer ce moteur sur les routes de terre, je ne puis croire qu'ils y renoncent, et, pour ma part, je crois à l'avenir des chemins de

fer, comme il fallait croire, il y a quelques siècles, à l'avenir de l'imprimerie et de la poudre à canon. Mais, je le répète, je suis loin de partager l'*engouement* de ceux qui, *sans réflexion*, voudraient tout à la fois couvrir le pays de chemins de fer. » Citons une preuve prise dans un autre ordre d'idées, prise dans l'opinion qu'exprimait M. Thiers sur la destinée des chemins de fer par rapport à l'usage qu'en feraient les diverses classes de la population; voici ses paroles consignées dans le même discours : « Toutes les classes qui profiteront des chemins de fer ne sont pas toutes celles qui les paient. Je sais qu'en Belgique on a vu des ouvriers se servir des chemins de fer, mais je ne sais pas si, en France, où la population est moins mobile, les ouvriers s'en serviront; mais je sais bien que les paysans ne s'en serviront pas beaucoup. »

Ce n'est pas tout : le doute de l'orateur éclate bien plus clairement encore dans ses appréciations relatives aux entreprises étrangères. Peu s'en faut qu'il ne renverse tout à fait de l'autel, comme une idole trompeuse, la divinité à laquelle il venait tout à l'heure de donner un peu d'encens. D'abord, il s'efforce de restreindre dans les plus étroites limites l'avance prétendue que les peuples de l'Europe centrale, les peuples allemands, avaient sur la France, et de combattre ainsi les craintes qu'au point de vue du commerce, soulevait l'idée de la concurrence étrangère. Il s'étonne que les ministres *ne soient pas venus détruire les mensonges des cartes étrangères, les mensonges de ces gouvernements allemands qui avaient voulu persuader à leurs sujets qu'un gouvernement libre n'était qu'un bavardage stérile, incapable de rien donner, et qu'ils donnaient eux-mêmes beaucoup plus que le gouvernement français.* Il affirme qu'on

ne fait pas beaucoup plus de chemins de fer en Allemagne qu'en France; *qu'on a fait de vastes projets qui, pour la plupart, ont moins de probabilité d'exécution que l'immense réseau que la Chambre vient de voter*, et que ceux de ces projets qu'on a le plus cités comme menaçants pour notre commerce et notre puissance maritime *sont moins problables encore que les autres.*

A coup sûr, ce ne sont point là les paroles d'un homme qui aurait eu foi dans l'avenir des chemins de fer. M. Thiers parlait, disait-il, en témoin oculaire, il parlait après avoir parcouru les chemins de fer de l'Allemagne. S'il n'avait vu les choses avec des yeux un peu prévenus, il aurait vite reconnu que les gouvernements allemands ne s'occupaient pas d'un vain stratagème et que les peuples d'au delà du Rhin ne cédaient pas à de puériles illusions. On a vu plus haut[1] quelle était au commencement de l'année 1842 la situation relative de la France et de l'Allemagne en fait de chemins de fer; mais, si vous voulez, franchissons quelques années, arrivons à la fin de l'année 1845, et voyons la situation comparative. La France compte alors 881 kilomètres de chemins de fer en exploitation; les divers États de l'Allemagne, y compris la Prusse, en ont 2,899, sans parler de l'Autriche et de a Belgique qui, à elles deux, en possèdent 1,378 [2]. — M. Thiers considérait, du reste, un à un les chemins de fer entrepris en Allemagne, et presque partout il montrait, tantôt des actionnaires épuisés, tantôt des difficultés topographiques presque insurmontables. Au sujet de ces lignes d'Allemagne qui *ne s'étendaient encore que sur la carte*, il prononçait à grand'peine et seulement du bout des lèvres ces mots : « Sans doute, il en sera exécuté

1. Page 251.
2. V. *Documents statistiques sur les chemins de fer.*

quelques-unes. » Ici, il assure que la concurrence qui nous menaçait avait été singulièrement exagérée; là, il cherche à établir que le transit par la France n'aura rien à souffrir de telles ou telles entreprises en cours d'exécution. M. Thiers voulait évidemment empêcher à tout prix que le pays ne se crût arriéré sur la route du progrès, car il savait bien que la France, habituée à prendre l'initiative dans les grandes questions intéressant l'humanité, ne se verrait pas d'un cœur tranquille devancée dans l'arène nouvelle par les peuples étrangers.

A l'égard de la Belgique, M. Thiers fut cependant plus juste qu'à l'égard de l'Allemagne. Mais on va voir tout à l'heure comment il tira parti de l'exemple même que ce petit royaume avait donné si près de nous, pour dissuader la chambre de tout effort un peu large. Voici, d'abord, dans quels termes il rendait justice à l'initiative prise chez nos voisins : « Les Belges ont été saisis d'une grande pensée nationale; ils la doivent au roi Guillaume, au roi abdicataire de Hollande, et ils lui doivent beaucoup de choses, notamment la grande pensée des chemins de fer. Ce roi les avait menacés de fermer l'Escaut. Les Belges se sont dit : On veut nous fermer l'Escaut, nous l'ouvrirons autrement. Nous ferons un chemin de fer. Ce fut cette pensée qui saisit tous les esprits des Belges, il y a plusieurs années; et comme, lorsqu'on est saisi d'une grande pensée, on ne discute pas misérablement sur les moyens d'exécution, on les accorda tous sans réserve. En Belgique, où cependant l'on n'a pas beaucoup de goût pour le gouvernement central, et où le pouvoir est bien plus municipal que le nôtre, on accorda au gouvernement des moyens extraordinaires pour faire les chemins de fer; là, comme on n'a pas querellé sur les moyens, on est arrivé tout de suite à un grand résul-

tat[1]. » Or, ce résultat, en quoi consistait-il? Il consistait, comme le reconnaissait M. Thiers, en ce qu'en peu d'années le pays avait été couvert de chemins de fer; en ce qu'il s'accomplissait en Belgique une circulation d'hommes et de marchandises *dont on était saisi* quand on en était témoin[2].

Ici, l'orateur ne craignait point d'être trop affirmatif. Il avançait que *tous les gens du nord descendaient en Belgique de préférence même à la Hollande;* de la Belgique, ils se jetaient sur le Rhin. Les progrès que la navigation à vapeur avait faits sur ce fleuve, joints à la construction des chemins de fer, avaient amené de ce côté une étonnante affluence de voyageurs. M. Thiers ajoutait qu'on avait remarqué à Boulogne, à Calais, à Dunkerque, depuis que les chemins belges se reliaient à la navigation à vapeur du Rhin, que tous les voyageurs qui voulaient aller du nord au midi, prenaient cette direction. « Eh bien, continuait-il, il y a là une concurrence que je redoute pour la France, et qui est presque aussi dangereuse que la concurrence commerciale, c'est la concurrence morale.

1. Ce qui montre bien que M. Thiers ne concevait les chemins de fer que sur une échelle réduite, c'est qu'il croyait devoir dire encore en 1842, au sujet même des chemins de fer belges : « J'ai été partisan de l'exécution par l'État et nullement de l'exécution par les compagnies; j'en demande pardon à ceux que cela scandalise, mais je suis encore partisan de l'exécution par l'État et nullement par les compagnies. »

2. Cet essor de la circulation, M. Thiers l'attribuait en partie à une circonstance *que l'on voudrait en vain reproduire en France;* à cette circonstance qu'à dix et quinze lieues de distance, il y a des villes de 80 à 100,000 âmes, telles que Anvers, Gand, Bruxelles, Malines, Bruges. « C'est là, disait-il, une alimentation extraordinaire pour les chemins de fer. » C'était presque l'idée émise jadis en Angleterre, au sujet du chemin de fer de Liverpool à Manchester, à savoir que les *railways* ne pouvaient guère exister qu'entre des villes très-populeuses et très-rapprochées les unes des autres.

Oui, les voyageurs qui venaient autrefois par Lille, Paris, Lyon et Marseille, se portent aujourd'hui à Anvers, à Bruxelles et à Bâle, en suivant les bords du Rhin. Or, la France n'a pas cessé d'être le pays le plus attrayant par sa capitale, par ses arts, ses lumières, par les agitations mêmes qu'on lui impute, et qui ne sont pas aussi grandes qu'on le dit... Elle n'a pas cessé d'être un pays fort curieux, qu'on a toujours cherché à voir. Mais si à côté de ses attraits, la commodité des transports ne se trouve plus exister, et si ailleurs, au contraire, les facilités de communication sont fort grandes, il est possible qu'une partie des voyageurs qui viennent du nord au midi prennent par la Belgique et le Rhin. »

Le mouvement entre le nord et le midi, ces mots-là couvaient, il était aisé de le deviner, l'apologie que l'orateur se préparait à faire de la ligne unique proposée à travers notre territoire de la Manche à la Méditerranée. N'est-ce pas un peu parce qu'il avait cru y trouver un argument pour la motion dont la Chambre des députés était saisie, qu'il avait exalté l'exemple de la Belgique? Dans tous les cas, il adaptait complétement cet exemple aux besoins de la situation. Les partisans des chemins de fer redoutaient la concurrence étrangère; eh bien! M. Thiers les invitait à la voir où elle se produisait, c'est-à-dire dans le trajet du nord au midi de l'Europe, par la Belgique et par le Rhin jusqu'à Bâle. Pour combattre efficacement cette concurrence, que fallait-il donc? *Créer une seule et grande ligne* entre le nord et le midi de la France; une ligne qui pourrait établir, à côté de la circulation signalée, une circulation rivale, propre à ramener les voyageurs de notre côté. Sans doute M. Thiers ne contestait pas que les lignes allant dans d'autres directions, à l'est, à l'ouest, ne pussent être fort utiles; il n'y

a pas une seule ligne sur laquelle il n'y ait, disait-il, des intérêts à satisfaire, et pour laquelle il n'y ait de bonnes raisons à donner. Mais la question ne lui semblait pas là. Il s'agissait de savoir si les raisons fournies pour ces lignes valaient les raisons données à l'appui de la ligne du nord au midi. Il s'agissait d'apprécier des raisons de diverse nature, et celles qui tenaient à l'ordre commercial et celles qui tenaient à l'ordre militaire.

Une fois posée dans ces termes, la question fut traitée, sous ce double rapport, avec cette puissance d'analyse, cette finesse d'aperçus, qui prête toujours un indicible attrait aux exposés de M. Thiers. Il fallait des faits, et les faits se pressaient sous sa parole, non pas toujours incontestables, mais toujours articulés de manière à faire une vive impression sur les esprits. L'orateur arrivait à cette conclusion que la ligne de la Manche à la Méditerranée satisfaisait, d'une part, à nos plus grands intérêts commerciaux, et, d'autre part, aux exigences les mieux établies de la défense du pays. « Voilà, disait-il avec une modération qui convenait à un ancien président du conseil, mais qui était évidemment calculée, voilà un ouvrage national; je conviens qu'il est très-difficile de l'exécuter, en présence des intérêts qui seraient privés d'une satisfaction immédiate et promise; et, bien que les choses difficiles, quelquefois, aient tenté mon caractère, cependant moi-même, je le reconnais, j'ai gardé quelques ménagements à l'égard des lignes qu'il faudrait déposséder immédiatement des fonds qui leur ont été promis, et je comprends que MM. les ministres aient pu hésiter à venir présenter une ligne unique. Soit; mais encore venons-nous les aider et leur offrir l'occasion du plus bel ouvrage national, d'un ouvrage auquel l'élévation, la grandeur des intérêts qu'il satisfait,

la possibilité d'une exécution prochaine donnent le caractère le plus élevé, et au nom duquel on peut invoquer le patriotisme des localités qui ne sont pas traversées par des chemins de fer. »

Il était habile de faire intervenir ainsi dans le débat les localités que le plan ministériel laissait en dehors du classement. Un grand nombre d'arrondissements n'étaient effectivement pas traversés par les lignes proposées. Au fond, il n'était pas exact de dire que ces arrondissements ne profiteraient pas des chemins de fer; cependant cette assertion avait une apparence d'exactitude. Or, elle fournissait matière au raisonnement suivant, que faisait M. Thiers : pour demander à tous les arrondissements de contribuer par l'impôt à la construction des chemins de fer, à tous les arrondissements *dont le plus petit nombre en profitera, même dans le système de MM. les ministres;* pour pouvoir leur dire, *avec autorité, avec conscience, d'y contribuer avec patriotisme, dévouement, abnégation,* il faut leur présenter une ligne qui offre des intérêts d'une haute généralité. « Vous pourrez, ajoutait l'orateur, vous pourrez faire valoir des raisons très-bonnes pour les diverses lignes que vous avez imaginées; je vous défie de faire valoir pour aucune de ces lignes l'ensemble et la généralité d'intérêts que je viens de signaler. Pour ma part, je ne sais ce que la Chambre votera; mais je tiens à honneur de protester contre deux fautes qu'on est près de commettre; c'est d'engager les finances du pays pour trop longtemps, et d'éparpiller sans résultat les ressources qu'on aura réunies en engageant les finances du pays. »

Tous ces éléments interrogés avec tant d'art dans ce discours, à quel résultat aboutissaient-ils en dernière analyse? Qu'avait prouvé l'orateur, à l'un comme à l'autre des deux points de vue où il s'était successive-

s'était condamné à achever une première entreprise avant d'en commencer une autre. N'est-ce pas la preuve que la nature même de l'œuvre répugnait à l'application d'une pareille méthode?

Il n'y aurait rien à dire de l'image oratoire par laquelle se terminait la harangue de M. Thiers, si cette image n'avait amené une confusion d'un autre genre. « Savez-vous, disait l'orateur, quel effet produit sur mon esprit cet éparpillement de vos moyens? Savez-vous, quand vous voulez éparpiller vos ressources pour lutter contre la concurrence étrangère, savez-vous à quoi vous ressemblez? Vous ressemblez à ces habitants d'une ville, comme Paris, par exemple, qui avaient plusieurs ponts à construire sur la Seine. Qu'auriez-vous dit si ces habitants de Paris, au lieu de faire d'abord un pont, puis un autre, et de s'assurer le moyen de passer la rivière une fois, avant de chercher à la passer sur plusieurs points, avaient commencé à faire une arche de tous les ponts de la Seine? [1] » Ce qu'on aurait répondu, c'est probablement que ces habitants-là entendaient fort mal leurs intérêts; mais pourquoi? Parce que les arches qu'ils auraient construites seraient restées inutiles tant que les ponts n'auraient pas été terminés. Pour les chemins de fer, la situation est bien différente; on n'a pas entendu dire qu'une section dût attendre, pour être exploitée, que le chemin soit construit en entier. La ligne ferrée d'Orléans, par exemple, rendait des services avant d'avoir été prolongée jusqu'à Nantes ou jusqu'à Bordeaux. Ce n'était point là une arche d'un pont interrompu. Évidemment la comparaison n'était que pittoresque.

Le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, dont nous

1. *Moniteur*, 11 mai 1842, page 1082.

avons mentionné précédemment la haute compétence en matière économique, et qui avait pris la parole avant M. Thiers, se trouvait avoir répondu à la plupart des objections présentées par ce dernier, notamment à celles qui concernaient l'état des finances. Quand on consulte aujourd'hui les deux discours, on s'aperçoit bien vite, même en se reportant par la pensée au milieu de l'année 1842, que la cause défendue par M. Duchâtel était meilleure que celle de son éloquent adversaire. Elle demandait beaucoup moins d'art; mais la science économique trouve dans la thèse du ministre un plus grand nombre d'éléments utiles à recueillir.

M. Duchâtel avait déjà montré dans la discussion qu'il ne partageait point le scepticisme de M. Thiers, à l'endroit des voies ferrées. Il avait demandé qu'au lieu de placer le débat au point de vue même de la situation des finances, on le plaçât au point de vue de l'intérêt plus ou moins grand qu'offrait l'établissement d'un vaste système de chemins de fer. Rien n'était plus éloigné de l'opinion de l'assemblée que de nous condamner à de nouveaux délais, à d'interminables ajournements, quand les autres nations, au lieu de discuter, déployaient une ardeur grandissant chaque jour. Cependant, si les critiques fulminées contre le projet et tirées de la situation financière étaient fondées, c'est au projet dans son ensemble qu'il aurait fallu renoncer. Ce raisonnement, d'où partait aujourd'hui M. Duchâtel dans son discours, n'avait rien de forcé : d'une part, l'état des finances, tel qu'on l'avait dépeint, nous interdisait les grandes entreprises; d'autre part, l'avenir, s'était-on écrié, était trop incertain pour nous permettre d'en aborder l'exécution. Les conditions essentielles manquaient donc pour tout ouvrage de longue haleine; or, la ligne unique indiquée dans l'amen-

dement, la ligne de la mer du Nord à la mer Méditerranée, constituait encore, à coup sûr, un ouvrage immense. Ce serait perdre son temps que de voter des chemins qu'on n'aurait pas les moyens d'exécuter. Il importait d'établir, avant tout, que la France possédait des ressources suffisantes pour rester par son initiative actuelle fidèle à son glorieux passé.

Pénétré de cette pensée, M. Duchâtel examinait dans quel ordre de ressources on pourrait puiser. Serait-ce dans les ressources ordinaires, c'est-à-dire dans le produit de l'impôt? Serait-ce dans les ressources extraordinaires, c'est-à-dire dans le crédit? La question ainsi énoncée, il jugeait évident pour tout le monde qu'on ne pouvait pas exécuter les chemins de fer avec les revenus ordinaires. Il faudrait recourir aux ressources extraordinaires qui aboutissent toujours à des emprunts, sous une forme ou sous une autre. L'orateur expliquait fort clairement à ce sujet qu'il y avait des emprunts de trois sortes. « On peut, disait-il, emprunter ou au moyen de la dette flottante, ou par une création de rentes; et les rentes, à leur tour, créées par l'État, peuvent être données à l'amortissement en échange de sa réserve ou se négocier sur la place. Voilà les trois formes du crédit; il n'y en a pas d'autre. La dette flottante elle-même n'est qu'une ressource temporaire. C'est un moyen qu'emploie le trésor pour attendre une époque favorable à des emprunts définitifs... Ainsi, des trois moyens, la dette flottante, l'emprunt au moyen de l'amortissement, la négociation de rentes sur la place, le premier est provisoire, les deux autres seulement sont définitifs. »

Il fallait, en fin de compte, choisir entre les deux derniers moyens ou bien les combiner tous les deux. Personne ne pouvant soutenir qu'on dût effectuer une œuvre aussi

[illegible] qui [illegible] richesse, [illegible] rien ne devait [illegible] moyens d'action [illegible] d'abord à la [illegible] rentes, [illegible] soit en les [illegible] objections qui [illegible] discussion[1], [illegible]

1. [illegible] M. [illegible] adversaires du projet. [illegible] ensemble; [illegible] vantes, qui les [illegible] « J'ai peu de choses à ajouter [illegible] qu'a [illegible] M. [illegible] borneral à en [illegible] quelle série de miracles [illegible] du vaste plan qui vous est proposé. [illegible] connue de tous : [illegible] millions pour payer les chemins de fer qui sont demandés, pour payer les travaux [illegible] (loi sur les travaux [illegible]) pour faire face [illegible] vert des exercices [illegible] Nos ressources extraordinaires se balancent à 2 millions en sus, avec la même somme, en y compris les réserves de l'amortissement pendant dix ans. [illegible] 2 millions pour faire face à toutes les éventualités et à toutes les incertitudes de l'avenir. Il faut que les devis ne soient pas excédés. Il faut que, pendant dix ans, la France renonce à remuer un mètre cube de terre en dehors des prévisions de la loi du 25 juin 1841. Il faut que les promesses faites aux départements de l'ouest, par exemple, dans l'intérêt de leurs ports, intérêt plus national encore que celui des chemins de fer, il faut que ces promesses soient indéfiniment ajournées. Il faut que toutes vos dépenses de l'Algérie soient prises sur votre budget ordinaire, ce qui est sans exemple : il faut enfin que les compagnies, qu'on fait intervenir d'une manière si hardie dans cette affaire, nous fournissent 372 millions pour arriver aux cinq douzièmes de la dépense que vous affectez à leur charge. »

pour une dépense productive, comme celle des chemins de fer, il était juste de faire appel à des moyens extraordinaires. « Si des ressources extraordinaires doivent être employées, faisait justement observer M. Duchâtel, c'est précisément pour ces sortes de dépenses. Le caractère de l'emprunt, c'est de grever l'avenir pour favoriser le présent. Or, toutes les entreprises qui ont pour objet de créer des moyens de production servent l'avenir. Il est de toute justice de leur affecter des moyens extraordinaires. Ce que je viens de dire est un principe élémentaire en finances. Les dépenses annuelles, et qui se reproduisent chaque année, sont payées par les recettes annuelles. Les dépenses qui doivent profiter à l'avenir sont supportées par les ressources extraordinaires. »

L'intérêt qu'avait l'avenir à la construction des chemins de fer, dont *il recueillerait les fruits bien plus que le présent*, étant au-dessus de toute contestation, la question se trouvait ramenée à celle-ci : la France peut-elle emprunter, pour l'appliquer aux voies nouvelles, une somme qui, d'après les plans du ministère, devait être de 50 millions environ par année, pendant dix ou douze ans? Peut-elle inscrire chaque année de 2 à 3 millions de rentes au grand-livre? L'hésitation n'était pas possible, dès qu'il s'agissait de dépenses *portant avec elles leur paiement*. Elle n'était pas possible avec notre puissance financière universellement reconnue. Tout l'échafaudage des arguments tirés de l'étendue des charges précédemment contractées s'écroulait ainsi sur sa base.

Le projet disséminait-il d'ailleurs, autant qu'on l'avait prétendu, les forces du trésor? C'était un point qui méritait d'être examiné. M. Duchâtel l'abordait en finissant. Il faisait remarquer que sur les quatre chemins pour les-

quels le gouvernement avait primitivement demandé des crédits, trois formaient des sections de la ligne même proposée par l'amendement, à savoir : les chemins de Paris à la frontière de Belgique, de Dijon à Châlons et de Marseille au Rhône. Le chemin d'Orléans à Tours, tête des lignes de Nantes et de Bordeaux, était seul en dehors du tracé qui mettait en communication la mer du Nord avec la Méditerranée. Que pouvait-on objecter, au moment où le chemin de Paris à Orléans allait être terminé, contre un prolongement d'une exécution facile et peu coûteuse qui, dût-il s'arrêter à Tours, rendrait encore un immense service à la circulation générale? La commission et la Chambre avaient, il est vrai, admis des crédits pour deux autres sections, l'une faisant partie de la ligne de Strasbourg et l'autre de la ligne du Centre. On sait à quels sérieux et larges intérêts ces deux chemins avaient pour objet de satisfaire. Quand même il surviendrait des événements funestes qui obligeraient à s'arrêter après l'achèvement des travaux pour lesquels des fonds étaient demandés, on n'aurait pas perdu son argent; on aurait exécuté une œuvre profitable au pays [1].

Cette idée que les fonds réclamés ne seraient pas éparpillés sur d'inutiles tronçons fut reprise et développée par M. Billault, qui, comme on l'a vu, avait renoncé à *l'essai en grande ligne* dont il parlait en 1838 [2], pour se rallier au système des entreprises simultanées. La ligne unique spécifiée dans l'amendement était représentée par cet

1. En dernière analyse, les trois sections de la ligne unique, portées dans la loi de 1842, obtinrent des crédits s'élevant à 84 millions de francs, et les trois sections d'Orléans à Tours, d'Orléans à Vierzon et de Hommarting à Strasbourg, seulement 40 millions 500 mille francs.

2. V. plus haut, page 224.

de la Chambre s'était ralliée, soit en 1838, soit dans diverses circonstances postérieures. En 1840 notamment, la majorité, appelée à se prononcer sur quelques propositions isolées, avait paru admettre en principe que le gouvernement ne devait entreprendre un chemin de fer qu'à défaut de l'industrie privée, sur les points où l'établissement en était réclamé par des intérêts réels. On fit à ce sujet, en 1842, une observation qui pourrait être étendue à de nombreuses questions, c'est qu'on passe vite, en France, d'une idée à une idée contraire et qu'on a la mémoire courte. Un député, M. Victor Grandin, dont l'humeur remuante ne tenait pas toujours compte des nécessités d'une situation donnée, vint proposer de substituer à la combinaison ministérielle un mode tout autre, mode très-compliqué dans ses détails, qui supposait le concours de l'État pour un cinquième de la dépense, permettait le concours des départements et des communes, admettait la garantie d'intérêt pendant la durée des travaux pour le capital dépensé, mais qui aboutissait, en définitive, à confier l'exécution des lignes à des compagnies. Quoique la proposition répondît, sinon par ses termes, au moins par son esprit, aux idées d'un grand nombre de députés, elle était beaucoup trop radicale pour réussir[1]. On n'aurait pu l'adopter sans bouleverser le projet ministériel dans toute son économie. Peut-être contribua-t-elle pourtant à faire comprendre qu'on n'ouvrait pas une porte assez large à l'industrie privée. Peut-être disposa-t-elle favorablement les esprits pour un autre amendement ayant un sens analogue, mais plus habilement conçu, qui ne touchait point aux engagements pris dès à présent, et ne s'adressait qu'à l'avenir.

1. *Moniteur* des 6 et 7 mai 1842, page 1030.

L'auteur de cette nouvelle motion, M. Duvergier de Hauranne, demandait seulement qu'il fût exprimé, dans un paragraphe additionnel, que les lignes classées pussent être concédées plus tard, en totalité ou en partie, à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales. C'était là en apparence du pur platonisme législatif, puisque le droit restait intact même sans cet amendement; mais les mots ont souvent un sens de convention qui en dépasse le sens réel. L'amendement était une utile protestation en faveur de l'industrie privée. Il fut soutenu avec une modération de langage propre à lui concilier la faveur de la majorité. M. Duvergier de Hauranne rappela bien qu'en 1840, gouvernement, commission, chambre, tout le monde disait que les chemins de fer *devaient être exécutés, autant que possible, par l'industrie particulière, et qu'il fallait surtout se garder du systématique et de l'absolu.* Il ajouta même qu'il restait fidèle à la pensée de 1840, qu'il croyait, aujourd'hui comme alors, que l'État ne devait construire lui-même les chemins de fer que s'ils ne pouvaient être construits par des compagnies et qu'il ne fallait, dans aucun cas, exclure l'industrie particulière. Mais dès qu'il arrivait aux faits actuels, il se gardait de demander qu'on refusât les crédits et qu'on retardât ainsi la mise en train des opérations. Tant s'en faut; tout ce qu'il désirait, c'est qu'il fût articulé d'une manière expresse qu'on n'entendait point se lier à un système exclusif; c'est que pour l'avenir, pour les lignes auxquelles on n'affecterait pas de fonds en ce moment, il fût admis que si des compagnies se présentaient, offrant de meilleures conditions que celles résultant du projet de loi, on ne se condamnerait pas d'avance à les repousser. En conséquence, il proposait de dire dans un paragraphe additionnel au projet, que les *lignes*

pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie particulière, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seraient ultérieurement déterminées.

L'amendement n'altérait pas d'une manière assez sensible le plan ministériel pour motiver, de la part du gouvernement, une résistance ouverte. Le cabinet aurait craint, d'ailleurs, de heurter trop directement les inclinations d'un grand nombre de députés. Il comprit cependant la portée morale de la proposition[1]. M. Legrand, par exemple, n'était pas homme à manquer de deviner qu'une ouverture était ménagée à l'industrie particulière. Le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, et le ministre des travaux publics se contentèrent de qualifier l'amendement d'inutile, affectant de n'y voir qu'une réserve vague et insignifiante. Le gouvernement ne le repoussait point, il ne l'acceptait point; mais on voyait qu'il en désirait le rejet. La Chambre l'adopta, néanmoins, faisant entendre de cette façon que, si elle n'écartait pas le système actuel, son assentiment était acquis d'avance aux mesures qui agrandiraient la part faite aux associations particulières. En réalité, l'amendement eut des résultats ultérieurs très-favorables à l'intervention des compagnies[2].

1. Les intentions de M. Duvergier de Hauranne ne pouvaient être douteuses. Elles résultaient de déclarations expresses, par exemple de celles-ci : « Je suis, pour ma part, pour le mode qui conduira au but le plus vite et le plus économiquement. Je sais que l'administration, si honorable et si savante d'ailleurs, des ponts et chaussées, n'est pas tout à fait de cet avis; il semble que tout ce que fait l'industrie privée lui soit dérobé, et pourvu qu'elle reste maîtresse des travaux publics, le temps et l'argent lui coûtent peu. »

2. Une des questions partielles qui fut abordée dans les discussions de 1842, mais pour laquelle on n'avait encore que d'insuffisants éléments, fut celle de l'influence des chemins de fer sur le commerce extérieur de la France. M. Magnier de Maisonneuve envisagea un

Un débat d'une autre nature, qui fut exempt de toute amertume politique, de toute réminiscence irritante, s'engagea à propos de la contribution laissée à la charge des localités. Au-dessus de la question économique, M. Od. Barrot crut voir là une question de droit constitutionnel. Juriste loyal et sagace, quoique souvent trop formaliste, M. Barrot avait en pareille matière une autorité que ses adversaires politiques ne lui contestaient point. Dans le cas actuel, il avouait que la pensée d'appeler les départements et les communes, c'est-à-dire la puissance des associations locales, à concourir à une œuvre qui les intéressait, semblait être éminemment juste; mais il se demandait s'il était conforme à l'ordre établi, à la division des pouvoirs, aux attributions propres à chacun d'eux, d'imposer par une loi émanée des Chambres une contribution spéciale et locale à tel ou tel département pour un intérêt local ou départemental dont ce département n'est pas juge.

Nous sommes de ceux qui croient qu'on ne saurait trop respecter l'indépendance des localités lorsqu'il s'agit de dépenses purement locales. Toutefois, il faut bien admettre qu'il existe des dépenses locales qui ne peuvent rester facultatives. D'ailleurs, dans l'espèce, il n'était pas exact de soutenir que la dépense eût un caractère exclusivement local; elle se liait de trop près à un intérêt général, et à un intérêt de premier ordre. C'était forcer le sens des choses que de dire à ce propos : « Sachons un peu respecter les pouvoirs, n'entreprenons pas sur des pouvoirs qui ont une sphère dans laquelle ils doivent se mouvoir; ne réglons pas par des lois cen-

moment le projet à ce point de vue dans un discours plein de faits. M. Léon Talabot entra, sur le même sujet, dans des développements très-intéressants et qu'on lit encore avec fruit.

trales ce qui doit être réglé par les pouvoirs locaux ou départementaux, afin que ces pouvoirs eux-mêmes restent dans leur sphère, et qu'à leur tour ils respectent le pouvoir central. » Il ne sera pas téméraire de dire aujourd'hui que la difficulté constitutionnelle n'avait aucune gravité.

Une objection plus fondée avait été produite par M. Vivien, quant à cette partie des attributions que le projet primitif abandonnait au conseil général et qui le laissait maître de décider quelle part de la dépense resterait à la charge des départements et quelle part serait mise à la charge des communes intéressées. Un tel pouvoir qui aurait rendu le conseil général arbitre dans une cause où il figurait comme partie, était exorbitant. Il fut décidé, conformément à des principes déjà consacrés, que l'intervention des conseils généraux ne serait dans tous les cas qu'une simple délibération, ayant naturellement un grand poids, mais n'équivalant pas à une décision.

Aplanie par rapport aux principes du droit, la difficulté demeurait entière dès qu'on portait les regards sur les moyens d'opérer équitablement le partage de la dépense dont la loi grevait les localités. Quand nous avons trouvé cette combinaison dans l'exposé des motifs, nous avons signalé tout de suite combien l'application serait entourée de périls. On parlait des départements *traversés* et des communes *intéressées*. Si l'on maintenait le mot *traversés* pour les départements, on s'exposait à de visibles injustices. Si l'on y substituait le mot *intéressés*, qui semble mesurer la contribution sur l'intérêt de chaque partie appelée à concourir, on serait obligé de procéder à des appréciations d'une extrême délicatesse et qui paraîtraient toujours, quoi qu'on fît, entachées d'incertitude ou d'arbitraire. « Qui pourra désigner les départements

intéressés? » avait demandé M. Tourret. La Chambre crut se tirer d'embarras en maintenant strictement ces mots *les départements traversés* [1], d'une part, et *les communes intéressées* d'autre part. C'était trancher la difficulté, non la résoudre. La discussion permettait de prévoir que cet article, frappé d'impopularité dès l'origine, serait à peu près inexécutable [2].

Si, au milieu de ces vérités et de ces erreurs, nous voulions démêler les contradictions qui se produisirent dans l'arène parlementaire, nous trouverions là un aliment pour un long chapitre. Il ne serait pas juste, toutefois, d'accuser tels et tels personnages d'avoir modifié leurs opinions dans les années qui s'étaient écoulées depuis 1837, et de venir en 1842 défendre des solutions qu'ils avaient jadis combattues. Chacun pourrait répondre, comme le faisait M. de Lamartine : « Nous étions en 1838, nous sommes en 1842. « Oui, la date rendait raison de bien

1. La Chambre repoussa un amendement de MM. Vivien et Dejean, tendant à substituer les mots *départements intéressés* aux mots *départements traversés*.

2. M. Dupin aîné avait cru devoir, dès les premiers jours du débat, signaler au gouvernement et à la commission la nécessité d'un article sur la police des chemins de fer. « Il ne suffira pas de doter le pays de chemins de fer, avait-il dit, il faut que ces chemins soient non-seulement commodes, mais qu'ils offrent aussi quelque sécurité. » Le vœu qu'exprimait M. Dupin répondait à un intérêt général; il ne pouvait, cependant, être rempli par un seul article, inséré dans la loi actuellement discutée. Il le fut plus tard par une loi spéciale, la loi du 15 juillet 1845, et par une ordonnance royale en date du 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi précitée. La loi de 1842 (article 9) portait bien que des règlements d'administration publique détermineraient les mesures nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer; mais on crut qu'une partie des prescriptions reconnues utiles rentraient dans le domaine du pouvoir législatif. Disons que certaines dispositions insérées dans la loi de 1845 sont évidemment du domaine du règlement.

des changements. Les faits avaient marché; les essais tentés soit au dedans soit au dehors avaient apporté des lumières nouvelles. Rien de plus sage dès lors que de profiter des résultats révélés par l'expérience et d'y conformer sa pensée. Certaines contradictions renfermées dans le cercle de la discussion actuelle, sont, il est vrai, moins faciles à justifier. Tels orateurs, par exemple, après avoir proclamé qu'il n'était plus temps d'examiner l'utilité des chemins de fer et d'entrer dans la discussion des théories, qu'il fallait agir à tout prix, venaient soutenir ensuite, dès que le débat se précisait, toutes les motions propres à déterminer un ajournement. Tels autres qui s'étaient récriés contre l'écrasante dépense qu'entraînerait l'exécution d'un plan aussi vaste que le plan ministériel, se montraient les plus téméraires en fait d'additions au réseau primitif par voie d'amendement. Un semblable désordre dans les appréciations individuelles fait comprendre combien il était urgent que la loi définît le champ de l'action, sauf à en élargir ou à en modifier ultérieurement les limites, suivant les circonstances.

CHAPITRE VI

Derniers obstacles et dernières résolutions. — Le projet devant la Chambre des pairs. — Résumé du système de 1842; ses côtés faibles, ses avantages, sa portée économique. — La période des discussions jugée dans son ensemble.

On n'en avait pas fini par l'adoption du classement général avec les prétentions des localités. A la fin même du débat, lorsqu'on arrivait au vote des crédits, on vit se produire encore, par voie d'initiative individuelle, des demandes de fonds pour telle ou telle ligne, en dehors

des propositions financières de la commission. Ce fut comme un dernier écho de ces rivalités qui avaient été si stériles et si bruyantes. La Chambre jugeant que c'était assez d'avoir porté de 32 millions 500 mille francs à 42 millions 500 mille francs la portion actuellement demandée par le ministère sur les crédits votés, écarta sans pitié toutes ces motions intempestives, tous ces amendements qui, en désespoir de cause, se jetaient à la traverse d'une question jugée. Quand M. Odilon Barrot, député de l'Aisne, essayait, au dernier moment, de faire substituer le tracé de la ligne du Nord par Saint-Quentin au tracé par Amiens, il parla d'*une vaste association mutuelle* existant entre toutes les lignes classées et ayant pour but de repousser toute autre proposition. Oui, cela était vrai; mais ce concert tacite était un bien; il fallait s'en applaudir, non s'en plaindre; il était la seule digue assez forte pour contenir le débordement de prétentions intraitables. Cette *vaste association* empêcha, en définitive, un déplorable éparpillement qui aurait paralysé tous les efforts.

Après avoir subi tant d'assauts, suscité tant de critiques, le projet du gouvernement reçut néanmoins la sanction de la Chambre des députés, à peu près dans sa teneur primitive. Ni les additions, ni les changements proposés par la commission ou admis dans le cours des débats, n'altéraient les bases essentielles du système. La majorité qui l'adopta fut beaucoup plus forte que celle qui avait maintenu le réseau et résisté à la ligne unique. La loi obtint 255 boules blanches contre 83 boules noires.

A la Chambre des pairs la discussion devait être naturellement plus rapide. Outre qu'en semblable matière, l'initiative appartenait plus particulièrement à la Chambre élective, il faut considérer qu'après les longs débats du

Palais-Bourbon, on aurait été réduit au Luxembourg, si l'on avait voulu reprendre la question par la base, à d'inutiles redites. La discussion se concentra sur le côté financier du projet de loi dans ses rapports avec la ligne unique. On inclinait parmi les pairs à s'effrayer des découverts existants. Le ministère ne l'ignorait pas. Aussi l'exposé des motifs, en rappelant que le projet originel ne comportait que 400 millions, tandis que le projet amendé élevait la dépense à 600 millions, prenait-il soin d'ajouter que le terme de l'exécution serait reculé. Dans son rapport au nom de la commission[1], en faveur de l'adoption pure et simple de la loi, M. de Gasparin s'appliquait aussi à rassurer les esprits sur l'état des finances publiques. Ces précautions n'empêchèrent pas la pairie de manifester ses inquiétudes; elle témoigna même d'un mauvais vouloir d'autant plus significatif que, dans son sein, l'opposition était plus rare. Ces manifestations étaient fâcheuses, non pas qu'il ne fût toujours bon de pousser le ministère dans le sens d'un rigoureux équilibre entre les dépenses et les recettes; mais les inquiétudes exprimées étaient exagérées en elles-mêmes, et puis elles se produisaient à l'occasion de travaux éminemment utiles, déjà trop différés, et qui devaient rendre plus qu'ils ne promettaient.

De même qu'à la Chambre des députés, l'effort des adversaires de la loi tendit à substituer la ligne unique au réseau. Un amendement proposé dans ce but par MM. Barthélemy et d'Audiffret, fut appuyé par M. le baron Charles Dupin. De tels noms lui prêtaient beaucoup de force. Aussi réunit-il une minorité imposante :

1. La commission était composée de MM. Rossi, Barthe, baron Thénard, Mérilhou, marquis Barthélemy, Cordier, et comte de Gasparin, rapporteur.

64 voix contre 100. La loi n'obtint au scrutin final que 107 voix contre 55. Il était heureux, du moins, que la majorité eût compris quels immenses intérêts politiques et économiques commandaient l'adoption de mesures qui permissent de se mettre immédiatement à l'œuvre. Autant le vote de la pairie, envisagé comme avertissement sur la dispensation des ressources publiques, pouvait avoir une portée réellement utile, autant ce vote eût été désastreux si, émanant de la majorité, il eût entraîné le rejet de la loi.

A la fin de cette longue marche, opérée au milieu de péripéties si nombreuses et si diverses, il ne sera pas inutile de résumer les traits essentiels du système adopté. Nous avions désormais en perspective un vaste réseau[1] dont la dépense devait être, mais d'après des évaluations beaucoup trop modérées, de 600 millions. Les crédits dès à présent votés présentaient un total de 124 millions 500 mille francs, sans parler de 1 million 500 mille fr. pour la continuation des études de chemins de fer. Rien n'était changé au mode d'exécution qui devait avoir lieu, suivant les proportions primitivement proposées, par le triple concours de l'État, des localités et de l'industrie particulière. On avait seulement ajouté, ainsi qu'il a été dit, que ces lignes pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales. L'exploitation des chemins de fer devait être donnée à bail aux compagnies. Les baux ultérieurement passés régleraient la durée et les conditions de l'exploitation ainsi que les tarifs. Les ressources de la dette flottante étaient destinées à faire provisoirement face aux dépenses laissées à la charge de l'État, sauf pour le tré-

1. V. plus haut, p. 254.

sor à se couvrir par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui devaient devenir libres après l'extinction des découverts des budgets de 1840, 1841 et 1842.

Telle qu'elle résultait de ces dispositions diverses, la législation de 1842 formait un système complexe d'une exécution difficile, si difficile qu'on fut promptement obligé de s'en écarter. Cette loi qu'on avait appelée la charte des chemins de fer, ne put être complétement appliquée; on renonça à exiger le concours des localités. Une loi du 19 juillet 1845 abrogea expressément la disposition d'après laquelle les départements et les communes devaient rembourser les deux tiers du prix des terrains[1]. Mais la faiblesse du système venait surtout de la défiance trop réelle qu'il dénotait envers les associations particulières, défiance dont l'intérêt de l'avenir commandait impérieusement de se dégager. L'exécution directe d'une partie des travaux par l'État constituait, en outre, un mode défectueux d'intervention.

Malgré ses imperfections, la loi du 11 juin 1842 doit être considérée comme un triomphe pour la cause des chemins de fer; elle avait l'avantage d'être un point de départ, un terrain où l'on pouvait se donner rendez-vous pour agir. Elle organisa, ou plutôt elle permit d'organiser le concours de l'État, et la tâche a été facilitée par l'amendement, qualifié d'abord d'inutile, qui contenait une réserve au profit de l'industrie privée. Cette loi déterminait avec justesse, sauf de rares exceptions, au point de vue politique et économique, la direction des grandes artères. Son principal mérite, c'est de nous avoir permis de sortir enfin de la période d'inertie.

1. Chambre des députés, rapport de M. Vuitry. — Chambre des pairs, rapport de M. Cordier. *Moniteur* des 26 juin et 15 juillet.

Après ces discussions trois fois reprises, après six années d'études, la législation des chemins de fer était donc créée en France. Des abîmes nous séparent au moment où nous publions ce livre des débats de 1842, de 1838, de 1837. Sur la question technique, l'ère des grandes exploitations a livré aux regards de l'économiste et de l'homme d'État des faits nombreux et des expériences décisives. Il est beaucoup d'opinions qui ne seraient plus avouées aujourd'hui par ceux-là mêmes qui les émettaient naguère avec le plus d'assurance. Sous le rapport politique, la situation est encore plus profondément changée : les préoccupations, les intérêts, les calculs secrets ou visibles du temps ont disparu de la scène. Les hommes même sont pour la plupart méconnaissables. Il n'est donc pas besoin d'un grand effort pour juger avec impartialité l'attitude qu'avaient prise jadis et le gouvernement et l'opposition.

Sur un terrain où la nouveauté du sujet rendait faciles certaines illusions, la situation du gouvernement était beaucoup plus favorable que celle de ses adversaires. D'abord il possédait des moyens d'information plus sûrs, puis il proposait d'agir, tandis qu'en face de lui on s'efforçait le plus souvent d'ajourner les actes. C'est en 1837 que le gouvernement fait la partie la plus belle à l'opposition, alors que les projets de loi pleuvent au hasard sur l'assemblée stupéfaite, et que le ministre des travaux publics paraît si peu maître de son sujet. En 1838, si le ministère a le tort de vouloir englober tout le réseau national dans les mains de l'État, il rachète bien vite cette erreur en offrant une transaction qui satisfait aux nécessités présentes sans compromettre l'avenir. Des sentiments étrangers à la question, les impulsions de l'esprit de parti, entrent pour beaucoup dans les causes qui firent rejeter

en bloc le projet ministériel. En 1842, la solution proposée par le ministère est meilleure que le projet rétréci qu'on veut y substituer. Ainsi, sur les trois épreuves que la question générale des chemins de fer a subies pendant la durée de la monarchie de juillet, le gouvernement eut au moins deux fois la raison de son côté. Même en 1837, il aurait mieux valu que la Chambre votât l'une des lignes proposées. Si les animosités politiques n'étaient pas intervenues, nous aurions probablement joui en 1842 du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique sur lequel on discutait encore. Il est regrettable que cette question ait été regardée comme un terrain sur lequel pouvaient se faire et se défaire les cabinets. L'opposition ne fut pas seule, du reste, à chercher dans les chemins de fer un moyen de succès pour la lutte politique; le calcul fut souvent le même sur les bancs ministériels. On eut de part et d'autre un reproche à peu près égal à se faire sous ce rapport-là.

Quant aux débats jugés en eux-mêmes, c'est en 1838 qu'ils revêtent le caractère le plus général. En 1837, personne n'avait encore suffisamment étudié le problème à résoudre. En 1842, malgré le débordement des prétentions locales, l'intérêt qui s'attache aux côtés économiques du sujet, de mieux en mieux compris, imprime aux délibérations un cachet particulier d'élévation tout en les rapprochant de la pratique. Il serait souverainement injuste de prétendre que ces discussions n'ont abouti à aucun résultat utile. Elles ont éclairé la carrière et préparé l'unité qui distingue le système de nos voies ferrées. Seulement l'avenir jugera qu'elles ont duré trop longtemps; l'avenir jugera que les bons effets qui en sont sortis auraient pu être obtenus beaucoup plus tôt s'il y avait eu dès l'origine dans le gouvernement une

pensée plus ferme, et chez tout le monde une préoccupation moins vive des luttes où se consumaient tant de forces précieuses. Ces discussions sans cesse renaissantes, ces tiraillements en des sens opposés attestaient que l'unité faisait ici défaut dans la direction des forces vives du pays. Il nous reste à voir quels faits cependant ont pu se produire, quels résultats positifs ont été obtenus sous le gouvernement de juillet, c'est-à-dire à mesurer la part réelle que l'histoire doit faire à ce gouvernement dans l'exécution des voies ferrées. Mais auparavant, nous chercherons à nous rendre compte des éléments que la science économique peut recueillir, en dehors de l'arène parlementaire, dans les ouvrages publiés durant la période des discussions.

QUATRIÈME SECTION

LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DANS LES OUVRAGES PUBLIÉS SUR LES CHEMINS DE FER DURANT LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

CHAPITRE I

Sur le mouvement intellectuel relatif aux voies ferrées de 1830 à 1848. — Division du sujet.

Au milieu des difficultés si diverses et si persistantes qui entravèrent dans notre pays l'essor des voies nouvelles, la cause des chemins de fer ne manqua pas, grâce à Dieu, en dehors de l'arène parlementaire, de défenseurs prévoyants et résolus qui contribuèrent plus ou moins puissamment à lui assurer la victoire. Des efforts se sont produits successivement et sans relâche, soit pour hâter le commencement des travaux, soit pour en éclairer la marche et en étendre le cercle, en un mot pour ouvrir cette nouvelle source de richesse dont la France ne pouvait se priver sans se condamner à une manifeste infériorité vis-à-vis des autres grands États de l'Europe. Les nombreux écrits publiés sur ces matières, durant la période des discussions, témoignent combien la société était travaillée par le sentiment des besoins nouveaux. Des liens intimes rattachent ces écrits à l'histoire contemporaine. Quelques-uns nous font voir, pour ainsi dire, avec la généalogie du réseau national, les manifestations

primitives et peu à peu grandissantes de la science économique. Ils nous reportent autour de son berceau; ils nous font entendre ses premiers accents. Ils ont, en outre, l'avantage de nous permettre de mesurer la part immense du travail de la pensée dans le triomphe si longtemps contesté.

Comme toutes les œuvres qu'inspire et même qu'impose la civilisation d'une époque, les chemins de fer ont reçu, sous des formes infiniment variées, tantôt avec éclat, tantôt obscurément, le concours moral qui pouvait seul préparer et assurer le succès matériel. Ce qui importait le plus à l'origine, c'était de diriger l'esprit public vers les questions relatives à l'établissement des voies nouvelles. Ne l'oublions pas : on n'aurait point obtenu l'appui des capitaux, si on ne s'était auparavant emparé des intelligences. En Angleterre, il avait suffi de parler aux intérêts; en France, il fallait commencer par s'adresser à l'esprit. Un mouvement intellectuel, vif et prolongé, pouvait seul donner l'impulsion aux opérations effectives. Or ce mouvement, auquel nous sommes redevables des résultats obtenus, a eu sa source dans ces écrits où l'on examinait le nouveau système de transport, soit dans les conséquences, soit dans les conditions techniques de sa réalisation. Une prodigieuse activité fut déployée dans l'étude du problème sous ces deux faces également vastes et nouvelles. La question fut de même profondément remuée au point de vue des combinaisons financières propres à en faciliter la solution. Mais on ne pourrait pas plus citer les noms de tous les hommes qui ont utilement figuré dans l'arène, qu'on ne peut recueillir dans l'histoire les noms de tous ceux qui, sur un champ de bataille, ont versé leur sang pour une noble cause. Il faut bien se contenter d'indiquer les traits proéminents au milieu du

travail commun. Il faut bien se borner à quelques citations, à celles qui donnent le mieux l'idée du mouvement général, à celles qui en résument le mieux les aspects variés. Seulement quand on rend justice à tel ou tel effort individuel, aussi bien dans le domaine de l'économie spéculative que dans celui de l'économie pratique, on ne doit pas perdre de vue cette idée déjà émise dans ce livre, et sur laquelle nous aurons encore l'occasion de revenir, que le caractère essentiel de la tâche, c'est d'avoir été une tâche collective, à l'accomplissement de laquelle ont contribué toutes les forces vives de notre civilisation.

Le mouvement intellectuel concernant les chemins de fer va toujours en se développant, à partir de 1830 jusque vers les dernières années du gouvernement de juillet. Cette activité déployée dans la sphère des études spéculatives contrasta longtemps avec la faiblesse des résultats positifs. Les ouvrages qui ont tendu à mettre le corps social en branle dans la direction nouvelle, nous semblent se ranger, comme l'indiquent déjà les observations précédentes, dans trois ordres bien distincts. D'une part, nous en voyons qui ont un caractère économique et s'adressent à tout le public éclairé; d'autre part, en voici dont le caractère est surtout technique et qui regardent plus particulièrement les hommes du métier; enfin quelques-uns s'occupent de systèmes financiers jugés propres à faciliter la réalisation plus ou moins rapide des voies ferrées. La science économique doit rechercher quels éléments lui ont fournis ces sources diverses. Sans doute il peut arriver que tels ou tels de ces écrits ne se présentent pas exclusivement avec un caractère économique, technique ou financier. Leur physionomie revêt parfois des aspects multiples; nous avons dû naturellement les classer en prenant pour base l'aspect le plus saillant.

CHAPITRE II

Sur les ouvrages ayant un caractère économique.

Parmi les ouvrages relatifs aux chemins de fer appartenant à l'ordre économique, ceux qui ont ouvert les plus larges perspectives à la pensée publique sont, sans contredit, les ouvrages de M. Michel Chevalier. Aussi, quand la période de lutte est si loin de nous, quand les passions qu'elle avait suscitées sont éteintes, ceux mêmes de ses écrits qui appartiennent à la polémique n'ont pas beaucoup perdu de leur attrait primitif. On est frappé des éclairs qui s'y rencontrent sur l'avenir des voies ferrées. L'auteur avait très-justement deviné sous ce rapport et le caractère de nos tendances et les exigences de notre temps. Ingénieur et publiciste, doué comme écrivain d'un talent d'exposition des plus rares, il sut à merveille tirer parti de cette mine féconde; il sut, dans ses appréciations se soustraire à tout esprit d'école.

Si le plus souvent, M. Michel Chevalier a pris la question par le côté économique, il l'a aussi abordée quelquefois par le côté technique. Son important ouvrage sur *les Voies de communication aux États-Unis* est là pour en témoigner. La partie dominante de son rôle a consisté cependant à familiariser l'esprit public avec la connaissance générale du sujet, à en faire ressortir la haute portée, soit dans l'ordre moral, soit dans l'ordre matériel. On peut même dire qu'aucun autre publiciste n'a autant contribué à rendre populaires en France les notions relatives aux grands travaux publics[1]. M. Michel

1. V. l'ouvrage *Des intérêts matériels en France.*

ploration en Allemagne, en Belgique et en Angleterre, et d'autres lettres inédites sur les questions relatives aux voies de communication. La principale préoccupation de l'auteur, dans la première partie de ces lettres, où la polémique se dessine peut-être un peu trop, consiste à établir une distinction entre la politique des chemins de fer et la politique des intérêts matériels. Avouons que nous ne saisissons pas très-bien les nuances différentielles entre ces deux politiques. La politique des chemins de fer est ainsi définie : *la réunion de l'action extérieure par les alliances et le frottement, à l'action intérieure par la multiplication des sources du travail.* Quoique l'expression soit un peu obscure, la pensée est bonne et vraie; mais ceux que l'auteur accusait de fléchir devant la politique des intérêts matériels n'auraient fait aucune difficulté pour accepter sa définition.

Quelques controverses tenant à la politique ne sont qu'une sorte de hors-d'œuvre mis en tête de cet ouvrage, dont le fond se compose de l'exposé des applications déjà réalisées à l'étranger, c'est-à-dire de faits propres à éclairer notre propre pays dans la carrière où il allait pénétrer. M. Teisserenc y étudie les chemins de fer de l'Allemagne, de la Belgique et de l'Angleterre, au point de vue de la construction et de l'exploitation, et il recherche quelles conséquences avaient été produites par ces créations encore si nouvelles. Des faits curieux et peu connus se pressent dans cet écrit, accompagnés d'indications utiles sur le mode que nous avions nous-mêmes à suivre.

Les *Études sur les voies de communication perfectionnées* sont entièrement consacrées à l'examen comparatif des avantages qu'offrent les voies navigables et les chemins de fer. M. Teisserenc commence encore cette fois

par étudier les faits à l'étranger, puis il s'en sert pour se prononcer sur notre propre situation. Cette comparaison n'a pas autant perdu de son intérêt qu'on le pourrait croire. Diverses données économiques qui s'y mêlent conservent toujours leur valeur.

Quant à la conclusion, elle était peu admissible. Ce n'est pas parce que l'auteur en arrivait à repousser la juxta-position des canaux et des chemins de fer; ce n'est pas parce qu'il soutenait que ces deux moyens de transport *ne sauraient être accolés sans se porter un dommage mutuel; qu'ils procèdent par antagonisme et non par concours, et cela aux dépens de la fortune publique;* ce n'est pas, disons-nous, à cause de ces affirmations que nous nous serions inscrits contre l'opinion de M. Teisserenc, c'est à cause des moyens proposés pour remédier au mal. Que les canaux existants fussent vendus aux compagnies de chemins de fer auxquelles on aurait imposé des réductions de tarifs; que, déshérités de leur mission, les canaux reçussent une destination nouvelle pour des irrigations profitables à l'agriculture : voilà ce que voulait M. Teisserenc. Ce moyen d'éteindre l'antagonisme était, comme on le voit, très-radical. Outre que l'application indiquée en faveur de l'agriculture n'aurait pas toujours été possible, la dépossession des propriétaires de canaux aurait entraîné des dépenses et des difficultés colossales. Quant à prétendre compenser par des réductions de tarifs les avantages résultant pour les chemins de fer de la suppression des canaux, c'est une idée; mais alors ce n'est pas les compagnies de chemins de fer qui auraient dû désintéresser les propriétaires des voies navigables. Le mieux était, selon nous, en s'abstenant de fomenter et d'encourager la concurrence entre les canaux et les chemins de fer, de laisser pleine liberté aux forces en présence, et de

s'en fier au temps pour amener les transformations nécessaires. Pourvu que la puissance publique n'intervînt pas, si ce n'est pour assurer à chacun le libre exercice de ses droits, on ne verrait bientôt subsister auprès des chemins de fer que les modes de transport auxquels il resterait un rôle utile à remplir. Des suppressions en masse, comme celles qu'indiquait l'auteur des *Voies de communication perfectionnées*, répugnent aux saines doctrines de l'économie politique.

Envisagés dans leur ensemble, les ouvrages de M. Edmond Teisserenc tendaient à tenir l'opinion en éveil sur les questions de chemins de fer. De plus, ils portaient à la connaissance des hommes politiques et du public des faits propres à hâter une solution. En même temps qu'une foule de questions spéciales y sont élucidées, des vues générales y relèvent fréquemment l'examen des côtés techniques du sujet[1].

Dans un livre sur l'application de la loi de 1842[2], M. le comte Daru s'était proposé de chercher les moyens les plus propres à obvier aux imperfections que cette loi renferme, imperfections réelles, et qu'il était porté à exagérer un peu. Le cadre de l'ouvrage semble restreint; l'auteur l'élargit cependant en jetant un coup d'œil sur le côté stratégique, commercial et politique du sujet, comme sur la question du crédit public et du crédit privé. Ami timide et défiant des compagnies, M. Daru voulait néanmoins qu'on leur fît une part dans la tâche à remplir, sauf à procéder avec beaucoup de mesure et de

1. Comptons encore dans le bilan de M. Edmond Teisserenc un volume intitulé : *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France* (1839).

2. *Des chemins de fer et de l'application de la loi du 11 juin 1842.*

circonspection. Il réputait également chimérique l'idée de confier la totalité des travaux, soit uniquement à l'État, soit uniquement aux compagnies. On voit qu'il cherchait la vérité là où elle habite souvent, c'est-à-dire dans les milieux. Il y a dans son livre, dont une partie n'a plus d'application à notre temps, d'utiles conseils sur la marche que devaient suivre les compagnies; ce qui en reste, surtout, c'est un bon cadre pour des faits économiques qui manquaient alors presque entièrement.

A côté des ouvrages qui envisageaient les traits généraux du problème, on vit paraître mille brochures se rapportant à tel ou tel point isolé. Quelques-uns de ces opuscules méritent d'être pris en compte dans le tableau du mouvement intellectuel relatif aux voies ferrées. De ce nombre sont diverses publications de M. F. Bartholony : *Du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics, et notamment des chemins de fer* (1837); — *Lettres sur le système adopté par le gouvernement en* 1842 *et sur l'exécution de la loi du* 11 *juin* (1842); — *Résultats économiques des chemins de fer* (1844). Beaucoup d'indications mises en avant dans ces brochures sont passées plus tard dans le domaine de la pratique. M. Bartholony avait formulé avec sagacité quelques-unes des conditions essentielles pour que le vaste mécanisme pût fonctionner utilement. Mais nous retrouverons tout à l'heure M. F. Bartholony aux prises avec les faits. Il vaudra mieux considérer dans son ensemble, à ce moment-là, l'influence qu'il a exercée. Une remarque analogue nous est suggérée par une brochure de M. Émile Pereire, intitulée : *Lettre à M. le Ministre des travaux publics sur le projet de loi des chemins de fer* (1842). Le rôle de l'homme d'action absorbe celui du publiciste.

Un magistrat, M. Smith, que nous avons vu remplir

les fonctions de secrétaire de la commission établie par le ministre des travaux publics en 1839, avait publié l'année précédente une brochure sur la *Construction des chemins de fer*, dans laquelle il s'efforçait d'établir qu'il y avait nécessité de faire exécuter les grandes lignes par l'État. A côté de cette idée, qui tendait à nous engager dans une fausse route, il s'en trouve heureusement d'autres plus profitables à la cause des chemins de fer. Ainsi, M. Smith cherche à prouver que la France, après avoir figuré la première parmi les nations européennes dans tous les grands mouvements de la civilisation, ne pouvait rester inactive au moment où s'ouvrait une ère d'incalculables progrès.

Une idée toute contraire à celle de la construction des chemins de fer par l'État se rencontre dans un court écrit intitulé : *Observations sur les entreprises de chemins de fer* (1839), par le général du génie Lamy. Cette brochure mérite un souvenir parce qu'elle venait défendre le système des concessions à l'industrie privée, dans un moment de découragement, en face des défaillances dont certaines compagnies présentaient le spectacle. L'auteur a raison de dire que l'échec éprouvé ne tient pas au système lui-même, mais au mode suivi dans l'application. Des erreurs manifestes sur divers points, notamment sur la durée et le mode des concessions, ne sauraient enlever au général Lamy le mérite d'avoir vu que c'était un déplorable calcul de la part de l'État et du public que de vouloir imposer aux compagnies des conditions qui les mettraient dans l'impossibilité de mener à fin l'accomplissement de leur tâche[1].

1. La liste serait longue des écrits du genre de ceux dont nous parlons, publiés de 1830 à 1848. Nous n'avons pas eu l'intention d'en dresser la nomenclature; mais seulement de faire comprendre la signi-

CHAPITRE III

Sur les ouvrages ayant un caractère technique.

Le cadre des écrits techniques, que des ingénieurs éminents du corps des ponts et chaussées et d'autres hommes du métier ont contribué à remplir, est tout aussi riche que celui des livres où les questions sont principalement traitées au point de vue de l'ordre économique. Il est à remarquer d'ailleurs que, dans certains ouvrages spéciaux, le côté par lequel le sujet intéresse la masse des lecteurs se mêle intimement au côté spécial, par exemple, dans les études portant sur les chemins de fer à l'étranger. Des recherches de ce genre font l'objet de plusieurs ouvrages que nous avons eu à citer à propos de la période originelle et qui réclament ici quelques explications. Ces recherches ne sauraient être indifférentes à la science économique. Elles occupaient une place notable dans le livre de M. Séguin aîné, intitulé : *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*. Ce livre venait exposer, en 1839, c'est-à-dire longtemps avant l'essor de nos voies ferrées, le résultat d'observations faites en Angleterre, en y ajoutant les enseignements que commençaient à fournir les expériences effectuées sur les chemins de la Loire. Il montre où l'on en était alors, soit en ce qui concerne l'établissement des

fication du mouvemement général. Nous nous bornerons à citer encore : l'*Essai sur les chemins de fer*, par M. Prosper Tourneux, publié dans l'Encyclopédie moderne ; — les *Observations sur les projets de lois en faveur des compagnies de chemins de fer*, par un contribuable ; — l'*Encyclopédie des chemins de fer*, par M. Félix Tourneux.

voies ferrées, soit en ce qui concerne le matériel d'exploitation. La partie de l'ouvrage où l'auteur rend compte de ses essais et de ses travaux sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon offre un véritable intérêt historique. Dans ses appréciations purement techniques, M. Séguin procède par des calculs rigoureux, fort simples d'ailleurs, et qui aboutissent le plus souvent à des données aussi curieuses qu'utiles. Des renseignements industriels très-nombreux rattachent directement son livre à l'objet de nos études. L'industrie des chemins de fer y révèle déjà ses tendances à élargir et à multiplier tous les rapports tenant à l'ordre économique. Si l'expérience a depuis répandu des lueurs sur divers côtés qui restaient obscurs, on peut toujours dire que M. Séguin conserve le mérite d'avoir aidé la science et l'industrie à leurs premiers pas dans l'arène nouvelle.

Uu autre ouvrage, les *Chemins de fer d'Angleterre*, par M. Bineau, qui ne révèle pas chez l'auteur une expérience personnelle comparable à celle de M. Séguin, a pourtant quelque analogie avec le livre dont nous venons de parler. Seulement M. Bineau ne tire pas autant de lui-même ; il fait davantage l'office de rapporteur. Comme ses fonctions d'ingénieur des mines l'avaient préparé à l'étude du sujet, son rapport, je veux dire son ouvrage, publié en 1840, apporte à la discussion du problème des éléments d'une valeur incontestable. M. Bineau était allé à plusieurs reprises examiner les *railways* du Royaume-Uni, dont son livre contient la description statistique et topographique. Il présente aussi l'analyse des dispositions législatives qui régissaient la matière. Les conditions observées dans les travaux d'art sont étudiées en détail. La plus grande partie de cet écrit roule toutefois sur l'organisation de l'exploitation, embrassant le service des voyageurs et des

marchandises, les frais d'entretien, de traction et de transport, ainsi que les tarifs et les résultats financiers. On peut reprocher à M. Bineau de s'être renfermé trop exclusivement dans les îles Britanniques. Non qu'il ne se détourne parfois pour jeter les yeux sur notre propre situation et sur nos propres besoins; mais ces retours et ces rapprochements sont rares et un peu timides. On attend à chaque pas une conclusion toujours absente. Les hommes du métier n'ont pas dû trouver ce livre assez spécial, tandis que les économistes l'ont rangé tout d'abord parmi les écrits purement techniques. C'est pour cela, sans doute, qu'il n'a pas produit tout l'effet qu'on aurait pu attendre de la variété et de la solidité des indications recueillies par l'auteur[1].

M. Le Châtelier, ingénieur des mines comme M. Bineau, a fait, pour les voies ferrées d'outre-Rhin, ce que ce dernier avait fait pour les *railways* d'Angleterre. Mais son ouvrage intitulé *Chemins de fer d'Allemagne* (1845) a résolument les allures d'un ouvrage spécial. A défaut de comparaisons entre l'Allemagne et la France, il contient une masse de données scientifiques et d'observations pratiques d'une haute utilité. Il y a presque à chaque page une conclusion, parce qu'il y a presque à chaque page un enseignement à recueillir. M. Le Châtelier envisage les chemins de fer dont la construction appartient

1. A propos des chemins de fer en Angleterre, il convient de mentionner un mémoire sur l'*Exploitation des chemins de fer anglais* (1847), dans lequel M. Auguste Chevalier passe en revue les détails du service organisé chez nos voisins. Ce mémoire, qui avait paru d'abord dans les *Annales des mines*, contenait pour nos administrations de chemins de fer des renseignements d'autant plus précieux que nous étions encore très-novices dans la carrière. — Citons aussi une petite brochure de M. Félix Vernes : *Notes comparatives sur les chemins de fer en Angleterre et en France.*

Tourneux, Stéphane Flachat, et à d'autres hommes de la spécialité. M. Deniel avait déposé, dans un ouvrage sur la *Construction et l'exploitation des chemins de fer en France* (1845), quelques nouvelles indications pratiques utiles à consulter. Un ingénieur belge, M. Auguste Delaveleye, s'était aussi occupé de nos lignes et surtout de la direction à leur donner, dans un écrit ayant pour titre : *Essai sur les chemins de fer en France* (1842). Mais, préoccupé des intérêts de la Belgique, il avait placé son point de départ en dehors de l'idée essentielle de la nationalité française ; il imaginait une ligne qu'il appelait *axe commercial*, et qui allait d'Anvers à Marseille, détachant, pour ainsi dire, du faisceau national tous nos départements du nord et de l'est. Ce tribut, payé à des influences étrangères, laissait subsister dans l'ouvrage de M. Delaveleye des éléments dont nous pouvions tirer un grand profit. On y reconnaissait un homme d'une véritable compétence et un esprit laborieux et investigateur[1].

Comme exemple d'une des questions spéciales qui ont été discutées avec un certain éclat, je cite celle qu'on appelait la question du *parcours partiel*. Faudrait-il préférer les tracés directs à des tracés contournés ayant pour but de toucher à un plus grand nombre de villes ou même de bourgades? Tel était le point en litige. Sous prétexte que les voies ferrées devaient tirer leurs principaux produits ou leur principale utilité du parcours sur de petites distances, un ingénieur des ponts et chaussées, M. Minard, combattit l'idée des lignes directes, dans plusieurs mémoires soigneusement élaborés et dans lesquels il avait rassemblé un grand nombre de faits curieux[2].

1. V. plus haut, la note de la page 19.
2. *Importance du parcours partiel sur les chemins de fer*, 1842.

Les conclusions que M. Minard avait tirées de faits isolés ou de circonstances exceptionnelles, étaient évidemment excessives. Les inconvénients inhérents à des déviations systématiques sautent aux yeux. La circulation des hommes et des marchandises eût été plus lente et plus coûteuse. Supposez ce système pratiqué sur une large échelle, et l'utilité des voies ferrées se trouve aussitôt singulièrement amoindrie[1]. Dans le rapport présenté à la Chambre des députés en 1842, M. Dufaure disait très-sensément sur ce même sujet : « Plus on est pénétré de l'utilité commerciale, politique, sociale, des grandes lignes de chemins de fer, plus on sent que leur qualité la plus importante est d'être aussi directes et aussi courtes que possible. » Que cette règle doive quelquefois fléchir devant certaines considérations, nous ne le nions pas ; il peut se rencontrer des intérêts collectifs qu'il serait fâcheux de sacrifier à l'idée d'atteindre un peu plus promptement au but ; mais le principe reste inattaquable[2].

Un mot encore avant de quitter la catégorie des publications qui ont pour principal caractère de se rapporter au côté technique. En vue de faciliter l'établissement des nouvelles routes, on avait proposé certains arrangements, certains accommodements bons à rappeler.

— *Second mémoire sur l'importance du parcours partiel sur les chemins de fer*, 1843.

1. L'opinion de M. Minard fut réfutée par un autre ingénieur, M. Courtois : *Observations sur les mémoires relatifs à l'importance du parcours partiel*, 1843.

2. Partout où l'on s'était écarté de la ligne directe pour des motifs plus ou moins explicables, nous voyons se produire la tendance à rétablir le tracé dans ses conditions normales. Sur le chemin du Nord, par exemple, aux portes mêmes de Paris, où le tracé primitif fait un détour fâcheux vers Pontoise, ne revient-on pas à la ligne directe de Saint-Denis à Creil ?

Ici, on voulait que sur les chemins où la circulation ne devait pas être très-active, c'est-à-dire sur presque tous les chemins en dehors d'un rayon resserré autour de la capitale, on se contentât d'établir une seule voie, idée concevable alors, mais que les rapides accroissements de la circulation auraient presque partout déjouée. Là, on tâchait d'amener l'administration des ponts et chaussées à se départir de sa rigueur en fait de pentes et de courbes, et on soutenait de longues luttes pour obtenir, sous ce double rapport, des adoucissements qui sont venus depuis rendre possible, sans aucun inconvénient, la construction de plusieurs chemins placés dans des conditions spéciales. Ailleurs, on proposait de relier les voies fluviales avec les chemins de fer, non plus pour créer une concurrence, mais pour diminuer la longueur des voies ferrées. Ainsi, sur le chemin de Paris à Lyon, Chalons aurait été le point extrême, et on se serait servi de la Saône comme d'un prolongement naturel ; mais ces changements de voies eussent entraîné des retards fâcheux, retards bien longs surtout quand il aurait fallu remonter le cours des rivières. La plupart de ces mesures, souvent défendues avec beaucoup de talent, n'auraient été au fond que des expédients temporaires que le mouvement rapide des faits eût bientôt mis hors de discussion.

CHAPITRE IV

Sur les ouvrages ayant un caractère financier.

Au milieu des efforts cherchant à populariser l'œuvre et à répandre du jour sur ses différentes faces, au milieu des recherches sur les procédés de construction, on vit

paraître de nombreuses combinaisons ayant pour but d'appeler les capitaux vers les entreprises de chemins de fer. On vit surgir cent propositions de ce genre plus ou moins élaborées, plus ou moins ingénieuses. Celles mêmes qui se fondaient visiblement sur des calculs erronés, ou sur des conditions inacceptables, révélaient encore, la plupart du temps, un infatigable esprit de recherche. On pouvait espérer qu'une matière ainsi travaillée finirait par se plier à nos convenances et à nos intérêts.

Dans cet ordre d'études, nous devons mentionner spécialement une brochure de M. Émile de Girardin, relative à la création de *bons de chemins de fer* [1], c'est-à-dire à un nouvel élément de crédit destiné à fournir au gouvernement des moyens pour l'exécution des grandes lignes. Divisibles par sommes de 100 fr., ces titres auraient été productifs d'intérêt, à raison de 1 centime par jour ou de 3 fr. 65 c. par année. Ils auraient eu pour garantie spéciale les chemins de fer eux-mêmes, indépendamment de la garantie de l'État. Craignait-on que le placement ne s'en fît pas, à l'origine du moins, avec une suffisante facilité? M. de Girardin proposait, pour activer le courant, d'établir un tirage de primes, comme pour les obligations de la ville de Paris.

La nouvelle valeur échapperait, suivant les appréciations de l'auteur, par le poids de sa masse aux fluctuations de l'agiotage; elle serait de nature à absorber tous les petits capitaux qui demeuraient communément improductifs faute d'emploi. Au point de vue de son effet moral, M. de Girardin la présentait comme un moyen de familiariser le public avec l'épargne. « On dépense assez facilement, disait-il, et sans s'en rendre compte,

1. *Moyens d'exécution des grandes lignes de chemins de fer*, 1842.

l'argent qui reste improductif; on dépense plus difficilement celui qui donne un intérêt, quelque faible qu'il soit. L'argent attache plus par son produit que par lui-même. »

Au premier abord, cette proposition avait un aspect très-séduisant. De plus, ce qui était rare dans les nouvelles élucubrations de l'ordre financier, elle ne bouleversait aucun des éléments actuels du crédit, mais elle supposait que l'industrie privée serait exclue de l'exécution des grandes lignes; c'était là un vice essentiel. En outre, le mécanisme n'aurait pu évidemment fonctionner ni assez tôt ni assez régulièrement pour subvenir aux besoins. Fort défiante de sa nature, et défiante sans réflexion, la masse des petits capitalistes aurait hésité à transformer ses économies en *bons*, à une époque où la fortune des chemins de fer semblait encore si problématique. L'intérêt de 3 fr. 65 c. pour 100, fortifié par l'appât d'une loterie, était insuffisant pour les entraîner. C'est l'espérance d'un gain prochain, par suite de la hausse des actions, qui a réellement fait surgir du fond des moindres caisses les capitaux consacrés à l'établissement des voies ferrées. Le projet de M. Émile de Girardin devançait donc l'état du crédit.

Un autre mode avait été imaginé par M. le comte O'Donnell, conseiller d'État[1], mais ce mode, très-limité dans sa portée, ne créait en définitive aucune ressource nouvelle. Il consistait simplement à combiner, dans les travaux publics tels que les chemins de fer, l'emploi de la réserve de l'amortissement, avec l'extinction d'une partie proportionnelle de la rente 5 pour 100. Voici comment: les propriétaires d'inscriptions de rente 5 pour 100

1. *De l'exécution des chemins de fer* (1842).

auraient eu la faculté de les échanger par somme de 50 fr. de rente au capital de 1,000 fr., jusqu'à concurrence du montant de la réserve de l'amortissement, contre des actions appelées *actions des travaux publics*, jouissant de la garantie d'un minimum d'intérêt de 5 pour 100, sans préjudice des droits et priviléges affectés aux rentes sur l'État. De plus, la chance de participer aux bénéfices des chemins de fer eût été acquise aux porteurs. On aurait rayé du grand-livre les inscriptions correspondant aux nouvelles coupures; le paiement des intérêts, au lieu de rester à la charge de l'impôt, serait passé au compte des voies ferrées. Ce projet, qui supposait comme celui dont nous venons de parler que le gouvernement deviendrait l'entrepreneur de tout le réseau, n'avait au fond d'autre avantage que celui de laisser à la réserve de l'amortissement sa destination strictement légale. Ce n'était pas assez pour le faire prendre en considération, outre qu'il aurait couru gros risque de n'être pas même compris par les petits capitaux.

Un peu plus tard, à une époque où déjà d'importantes concessions avaient eu lieu et où les compagnies atteintes par une crise paraissaient, pour la plupart, menacées dans leur existence, M. J. Mirès, dont le nom était alors à peu près inconnu parmi les hommes de finance, vint aussi dire son mot sur la situation. Dans une brochure intitulée : *Consolidation des placements sur les chemins de fer*, il recherchait les moyens d'assurer l'achèvement des travaux entrepris. Ses idées peuvent se résumer dans la proposition de la garantie d'un minimum d'intérêt de 3 pour 100, qu'il jugeait seul propre à retenir ou à appeler les capitaux dont les compagnies manquaient. Certains raisonnements invoqués accusaient une notion très-nette des exigences pratiques de l'ordre financier; mais,

existants, ni faire renoncer aux améliorations reconnues nécessaires dans l'exploitation de ces voies de communication. On pouvait même concevoir certaines situations où l'établissement d'un canal offrirait encore des avantages réels; mais qu'en présence des projets formés on allât de gaieté de cœur dépenser de larges capitaux pour opposer une concurrence aux *railways*, c'était un calcul détestable. On aurait ainsi préparé des guerres à coups de tarifs entre les compagnies rivales, ou bien, en cas de concert entre elles, amené des droits élevés et fort onéreux pour le commerce. Plus la masse des transports effectués par un chemin de fer s'accroît, et plus il devient facile de réduire les tarifs, pourvu que la loi ait assujetti à des règles l'exercice du monopole. La thèse soutenue par M. Collignon eut un effet fâcheux, en ce qu'elle contribua à perpétuer l'hésitation [1].

La politique, conforme aux exigences du moment, conseillait sans doute de rassurer les intérêts sur les déplacements que l'exploitation des voies ferrées devait occasionner au préjudice des canaux. Ce n'était pas une raison néanmoins pour se laisser aller à ce sujet à des affirmations catégoriques; ce n'était pas une raison pour soutenir d'un ton péremptoire, comme le faisait l'un des organes du gouvernement en 1837, que l'augmentation de trafic qui suivrait la construction des lignes se partagerait entre les trois voies de communication, les routes, les canaux, les chemins de fer, faisant à la fois la fortune des unes et des autres. Qu'on crût de bonne foi à un tel partage, à la bonne heure; mais il eût été prudent de ne pas le pré-

1. V. son ouvrage intitulé : *Du concours des canaux et des chemins de fer*. — En 1854, la défense des canaux a été reprise par M. Delamarre, député, à un autre point de vue, dans son intéressant ouvrage sur la *Vie à bon marché*.

senter comme l'expression d'une loi générale. Ce partage, dont les routes couraient gros risque d'être exclues, devait dans tous les cas dépendre des circonstances.

En voici une preuve entre vingt autres que nous fournit notre propre pays : « On redoute, avait-on dit, les déplacements d'intérêts, le froissement des intérêts : quels sont donc les effets produits par les chemins de fer?... En France, quand on a proposé le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, les intérêts engagés dans le canal, ou attachés à l'existence de la route de terre, ont employé mille moyens à cette époque pour empêcher la création de la communication nouvelle. Le chemin a été concédé; le canal a-t-il été comblé? La route de terre a-t-elle été abandonnée? Non, une nouvelle émulation s'est emparée des propriétaires du canal; ils percevaient sur le public un tarif onéreux, ils l'ont abaissé; le canal a reçu des perfectionnements nombreux : en ce moment même on le prolonge pour en placer l'origine plus près des fosses houillères. Les intérêts qui se rattachaient à l'existence de la route de terre se sont adressés au gouvernement pour obtenir des allocations extraordinaires; la route a été améliorée considérablement, et aujourd'hui le chemin de fer voiture 500,000 tonneaux de marchandises; la navigation du canal est active, et la route de terre est à peu près aussi fréquentée qu'autrefois[1]. » Il y a aujourd'hui bien longtemps que la route de Saint-Étienne à Lyon ne voit plus circuler une seule diligence entre ces deux villes. Quant au canal dont la clientèle dépendait de l'ancienne compagnie des mines de la Loire, qui possédait presque la totalité du bassin houiller de Rive-de-Gier, il n'a plus aucun rôle dans l'industrie

1. *Moniteur*, 20 juin 1837, discours du commissaire du gouvernement.

des transports. Non qu'il n'eût pu continuer son service, mais la compagnie des mines, après avoir eu des vues sur le canal, après avoir même acheté un grand nombre d'actions de la société exploitante, avait cru préférable de s'entendre avec le chemin de fer.

Les paroles citées tout à l'heure doivent évidemment être regardées comme un argument de circonstance. Il y a plus : si l'on ne devait pas les considérer ainsi, elles auraient indiqué une tendance funeste, la tendance à prêter main forte aux voies de communication rivales des chemins de fer pour entretenir une concurrence artificielle. Or, nous l'avons déjà démontré : la science économique n'admet ici que le libre jeu des intérêts. En 1837, il eût donc suffi d'affirmer, — ce qui n'aurait pas été démenti par les faits, — que les chemins de fer laisseraient aux canaux, du moins pour un espace de temps indéfini, le transport des articles que le temps ne peut altérer et qui ne perdent rien de leur valeur vénale pour arriver un peu plus tard sur les marchés [1]. Ce qui était vrai d'ailleurs, c'est que l'établissement de nouveaux moyens de communication n'entraîne pas de toute nécessité l'abandon des anciens ; il peut quelquefois, au contraire, provoquer d'utiles perfectionnements. Mais, répétons-le, — car l'avenir n'est point à l'abri, sous ce rapport, des erreurs commises autrefois, — dès que la loi fournit les moyens de contenir les tendances abusives du monopole, il ne serait pas sage de vouloir raviver autour des chemins de fer, des concurrences défaillantes. Plus une exploitation embrasse d'affaires et plus elle peut abaisser le prix de ses services. Ces principes-là étaient méconnus par les défenseurs des canaux qui venaient aggraver

1. V. plus haut, page 71.

les causes de retard dont l'exécution des chemins de fer avait eu malheureusement dans notre pays tant à souffrir.

CHAPITRE II

Les premiers symptômes d'action sous le gouvernement de 1830. — Chemins d'agrément autour de la capitale. — Utilité de ces expériences. — Rôle et caractère des initiatives individuelles. — Le monde financier et ses dispositions. — Résultats économiques.

Ce n'est qu'à partir de 1833 que l'attention du gouvernement et du pays commença de se porter vers les questions de chemins de fer. Un moment, il est vrai, on avait parlé sous la restauration de quelques projets, en dehors des chemins de la Loire; on avait parlé de réunir le Hâvre à Paris à l'aide d'une ligne ferrée : c'était le vieux thème de la mer à Paris repris sous une forme nouvelle par le génie contemporain; mais cette idée, quoique accueillie favorablement par quelques hommes sérieux[1], avait été bientôt reléguée dans la région des chimères. Le mouvement qui suivit le vote du crédit de 500,000 fr. en 1833, et que l'exploitation des chemins de la Loire et de quelques autres concessions purement locales seconda bientôt, fut d'abord presque imperceptible. Tout annonce bien alors l'existence de ce doute dont nous avons parlé et dont témoignerait au besoin cet aveu échappé plus tard, dans la Chambre des députés, à un orateur du gouvernement, qui faisait allusion aux années 1832 et 1833 :

1. En 1824, la maison de banque Mallet frères, de concert avec M. F. Bartholony, avait fait faire quelques études de la ligne de Paris au Hâvre.

« La question des chemins de fer était encore neuve en France : les essais déjà tentés ne suffisaient pas pour la résoudre, la carrière s'ouvrait devant nous, et nous avons éprouvé, je l'avoue, à cette époque le sentiment qui domine encore quelques personnes dans cette chambre. Cette carrière s'ouvrait sans limites, sans routes battues, et l'industrie allait s'y précipiter[1] ».

Le courant des intérêts devait finir cependant par triompher des hésitations ; seulement le succès pouvait paraître bien éloigné, jusqu'au moment où la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en 1835, [illegible] pour ainsi dire, le problème au grand jour, sous les yeux de la capitale[2]. Ce fut là un pas immense, [illegible] vers une seconde étape dans la marche du nouveau système de locomotion. Auparavant, nul autre chemin de fer n'avait été créé en France pour le transport des voyageurs. Le chemin de Saint-Germain allait inaugurer chez nous le système des voies ferrées sous sa [illegible] la plus saisissante, sous celle qui parlait le [illegible] l'imagination. Ici même la route nouvelle, différant en cela du *railway* de Manchester à Liverpool, qui [illegible] au point de départ chez nos voisins d'outre-Manche, allait être presque exclusivement consacrée aux voyageurs.

L'initiative de l'opération appartient à M. Émile Pereire. L'influence que M. Pereire a eue sur l'expansion de nos voies ferrées, la situation qu'il s'est faite de ses propres mains, et qui est une des plus brillantes situations financières constituées dans ce temps-ci, nous autorisent

1. *Moniteur*, 20 juin 1837.

2. Loi du 9 juillet 1835. — Chambre des députés, rapport de M. le général Lamy ; Chambre des pairs, rapport de M. de Germiny ; *Moniteur* des 15 mai et 30 juin.

à entrer dans quelques détails sur l'origine de sa fortune. Issu d'une famille portugaise que des persécutions contre les isréalites avaient forcée de quitter la péninsule ibérique, et qui s'était fixée à Bordeaux, où elle exerçait le commerce, M. Émile Pereire eut l'idée comme tant d'autres de venir tenter le sort à Paris, où il arriva vers l'année 1824. Il dirigea tout d'abord son activité vers la branche d'industrie qu'on peut aborder le plus facilement sans capital, vers la commission. Il devint, par son mariage, l'allié d'un des adeptes principaux de l'école saint-simonienne, M. Olinde Rodrigues, qui l'initia à la nouvelle doctrine. Les vives analyses du saint-simonisme dans l'ordre économique plurent à une âme agitée par d'ardentes aspirations. Dans ses rapports avec la secte de Saint-Simon, M. Émile Pereire prit goût aux questions spéculatives. Il écrivit dans plusieurs journaux, soit seul, soit de concert avec son frère, M. Isaac Pereire, qui l'avait rejoint dans la capitale et qui l'a constamment secondé depuis dans toutes ses opérations industrielles. Ce fut même à l'occasion d'articles sur des questions financières que M. Émile Pereire fut mis en relation avec le principal banquier de l'Europe, M. le baron James de Rothschild, que la communauté de religion servit à lui rendre favorable. M. de Rothschild prêta un concours inappréciable à l'exécution du chemin de fer de Saint-Germain, comme à d'autres œuvres de même nature conçues plus tard par M. Émile Pereire.

Ainsi, au moment où va s'accomplir dans notre pays une manifestation fort intéressante pour l'avenir de chemins de fer, nous trouvons réunie l'action de deux individualités qu'une immense distance sépare dans l'ordre financier, qui doivent se diviser plus tard, et dont l'une est destinée à grandir singulièrement sans que l'autre perde

rien de son importance tout à fait hors ligne. Voyons ce qui revient à chacune d'elles dans cette réalisation, d'une portée incontestable, sinon à raison de l'étendue de la ligne entreprise, du moins à cause de l'influence que devait avoir un premier exemple. Cette recherche nous fournira quelques indications utiles pour l'intelligence de certaines évolutions ultérieures. Lorsqu'on a pris, d'ailleurs, une part prépondérante au maniement des intérêts matériels de son temps, quand on a été mêlé à des affaires qui impliquent le concours des capitaux d'un nombre infini d'individus, on a le privilége, car c'en est un, d'appartenir tout naturellement à la discussion.

Financier essentiellement prudent, M. de Rothschild avait besoin d'être pressé pour s'engager dans des opérations aussi nouvelles et alors aussi incertaines que les chemins de fer. Sa réserve s'explique sans peine : M. de Rothschild ne devait pas être tenté de jeter ses cartes au hasard. Disposant d'assez de moyens sûrs de tirer parti de ses capitaux, il devait répugner aux entreprises d'un aspect aventureux. Une énergique impulsion fut nécessaire pour déterminer sa coopération en faveur des lignes ferrées, alors que l'avenir, qui a si largement rémunéré son concours, paraissait très-problématique. Ce fut néanmoins un service précieux que rendit M. de Rothschild; car les œuvres qu'il consentit à patroner ne pouvaient guères, dans l'état du crédit privé, être exécutées sans lui. Celles mêmes des maisons de banque, dont les noms figurent à côté du sien en tête du cahier des charges du chemin de Saint-Germain, ne se seraient probablement pas lancées toutes seules dans l'affaire. La plupart des banquiers de Paris ne sont venus se mêler à ces opérations que lorsqu'il y a eu des primes à recueillir. Les chemins de fer ne furent-ils pas longtemps frappés

dans le monde financier d'une défaveur telle, que les agens de change dédaignaient d'en négocier les titres[1]?

Quand M. de Rothschild engageait des capitaux dans cette création et un peu plus tard dans quelques entreprises du même genre, ce n'est pas qu'il se posât en homme d'initiative; ce serait pourtant une erreur de ne voir en lui qu'un spéculateur heureux, ou qu'un banquier ordinaire. Il est le type le plus complet en même temps que le plus élevé du financier, tel que le comprend la première moitié de ce siècle. Or, le rôle du financier de notre temps consiste à juger les initiatives qui se produisent pour aider celles qui paraissent recéler un germe fécond. En faisant valoir ses capitaux de cette manière, on donne l'élan au développement des ressources d'un pays. Une telle tâche exige entre autres qualités, avec la justesse de l'esprit, de la hardiesse sans témérité, de la prudence sans pusillanimité. Qu'il soit bien difficile ou même impossible à un seul homme de réunir en une exacte proportion toutes les conditions nécessaires, c'est évident. C'est pour cela sans doute qu'une institution encore récente mais fameuse dès ses premiers pas, et mêlée de près à plusieurs grandes affaires de chemins de fer, n'avait pas cru pouvoir mieux expliquer sa mission qu'en se présentant comme destinée à réaliser l'idéal du financier dans ses rapports avec l'industrie[2]. Il suffirait tou-

1. Il est juste de consigner ici qu'un banquier célèbre, trop mêlé, pour son repos, à la politique du temps, mais dont le caractère est toujours resté honorable, M. Jacques Laffitte, se souvint dans les dernières années de sa vie qu'à une autre époque il avait été le patron des idées neuves, et qu'il fut un des premiers à prendre intérêt à des études de chemins de fer.

2. V. les rapports annuels présentés par le conseil d'administration du *Crédit mobilier*. — V. aussi une belle étude publiée sur cette insti-

tefois à M. de Rothschild, après avoir puissamment concouru à organiser le crédit des États sur le continent européen, — quoique ce soit au grand avantage de sa maison, et quoique les procédés mis en pratique soient loin de pouvoir être regardés comme le dernier mot de la science du crédit, — il lui suffirait, disons-nous, d'avoir été le patron de nos premiers chemins de fer, pour occuper une place éminente dans l'histoire financière du XIXe siècle.

Quant à M. Pereire, sa part est toute différente. Il n'avait pas les capitaux ; il avait l'idée, il avait la conviction et, si l'on veut, ce quelque chose qu'on appelle le feu sacré. Les caractères singuliers de son esprit commencèrent de se révéler, dès qu'une première opération lui eut ouvert la scène. Homme de ressort et d'élan avant tout, M. Émile Pereire n'agit néanmoins jamais comme s'il croyait que dans une entreprise l'homme puisse plier à son gré les éléments existants, qu'il puisse tout créer, en un mot tout devoir à lui-même. Il s'applique au contraire et avec une rare sagacité à découvrir et à combiner les éléments fournis par les circonstances.

Si M. É. Pereire est d'une extrême habileté à concevoir les données positives d'une affaire, il les conçoit surtout par les côtés les plus larges, par ceux qui captivent l'imagination. Suivez-le dans la série des opérations auxquelles il a été mêlé : lorsqu'une entreprise n'a pas une portée qui la fasse sortir du cercle des œuvres purement privées, qui la rehausse jusqu'à la sphère des intérêts généraux, elle le laisse froid et indifférent. M. É. Pereire regarde l'horizon des affaires plutôt en homme

tution dans la *Revue des Deux-Mondes*, année 1856, par M. Eugène Forcade.

public qu'en entrepreneur de simples exploitations industrielles, quelque vastes qu'elles soient. Cette disposition innée chez lui peut seule rendre raison de ses conceptions, et nous pourrions ajouter aussi dans certains cas de ses mécomptes. Soit qu'il possède effectivement à un degré moindre les qualités d'un directeur d'industrie que celles d'un organisateur, soit que dans le rapide courant d'applications nombreuses, il n'ait pas le temps de les exercer, M. É. Pereire ne semble préoccupé que très-secondairement du désir de tirer d'une affaire pour les capitaux qui s'y sont engagés à sa suite, tous les avantages qu'elle comporterait. Il a d'une part trop de libéralité dans le caractère, et d'autre part il aime trop à méditer sur des opérations toujours nouvelles, pour prendre aisément goût aux fastidieux détails de services compliqués. En outre, tourmenté du désir de voir achevé tout ce qu'il entreprend, il veut aller trop vite dans l'exécution. Or, on sait combien, au delà de certaines limites, le temps s'escompte à un taux énorme. Où M. É. Pereire a excellé jusqu'ici, c'est à combiner les premiers ressorts d'une affaire de manière à ce qu'elle puisse se présenter avantageusement, non-seulement aux regards de la masse du public, mais encore à ceux des hommes compétents; où il a excellé jusqu'ici, c'est à communiquer tout de suite aux capitaux et son ardeur et sa confiance. Toute affaire dont il s'occupe part et jaillit comme un feu d'artifice, sauf à s'affaisser bientôt, pour se relever ensuite, mais toujours soutenue sur la mer orageuse de la spéculation par les intérêts très-sérieux qui en forment l'objet. En dernière analyse les qualités si éminentes qui distinguent M. É. Pereire s'appropriaient singulièrement aux exigences du mouvement industriel contemporain. Dans l'ordre des applications spéciales dont nous nous occupons ici, il a

montré dès l'origine une décision entraînante parce que sa pensée avait deviné les triomphes que l'avenir réservait aux chemins de fer. S'il n'avait su agir comme stimulant, il est telle activité qui serait restée distraite ou engourdie. Les traces de son action demeurent donc attachées aux premières lignes vraiment saillantes, établies dans notre pays.

M. É. Pereire a eu, il faut le reconnaître, la main fort heureuse dans la création du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Et de plus, il a trouvé là le point de départ d'autres opérations suivies de succès. La concession de la première ligne une fois obtenue, les travaux avaient été poussés avec tant de vigueur que la construction ne dura pas tout à fait deux années, laps de temps fort court à une époque où le personnel employé ne pouvait être rompu à ce genre d'applications. L'ouverture eut lieu le 26 août 1837. Les travaux avaient été habilement conduits par M. Eugène Flachat, aidé par MM. Stéphane Flachat et Clapeyron.

Ce chemin qui partait à Paris de la place de l'Europe, et qui n'a été poussé que plus tard jusqu'au quartier Saint-Lazare, dont il a transformé l'aspect, n'allait pas d'abord jusqu'à Saint-Germain. Il s'arrêtait aux bords de la Seine, en face du Pecq. Sa longueur était alors de 19 kilomètres. L'application du système atmosphérique a permis d'escalader le coteau abrupt sur lequel est bâtie la ville de Saint-Germain. La voie atmosphérique commence, non pas au Pecq, mais environ à un demi-kilomètre en deçà, au bois du Vésinet. L'inauguration de cette voie additionnelle date du 14 avril 1847. La longueur totale de la ligne se trouvait portée par suite de ce prolongement à 21 kilomètres, dont 2,500 mètres pour la voie atmosphérique. Celle-ci présente une différence

de niveau de 51 mètres sur une longueur de 1,950 mètres, ce qui donne 26 millimètres de pente environ par mètre. Ce chiffre devait paraître énorme, surtout à cette époque où l'on s'effrayait des moindres pentes sur les chemins de fer ordinaires, par exemple un peu plus tard d'une pente de 8 millimètres par mètre sur le chemin d'Orléans au-dessus d'Étampes. L'ingénieur en chef de la compagnie de Saint-Germain, M. Eugène Flachat, a présidé à la construction du chemin atmosphérique comme à celle des machines destinées à opérer le vide. C'est le système dit irlandais, celui de MM. Clegg et Samuda, qu'on a suivi. On sait que d'après ce système, la raréfaction de l'air, produite par des machines dans un tube longitudinal régnant sur toute la longueur de la voie, détermine l'avancement d'un piston sur l'une des faces duquel agit la pression atmosphérique. Ce piston qui chemine sur le tube est relié avec le premier wagon disposé à cet effet, et il l'entraîne avec une vitesse dépendant à la fois du degré de perfection du vide opéré dans le tube et du poids à remorquer[1].

Le même mode devait d'abord être appliqué à partir de Chatou; la voie, les machines, les tubes, tout était prêt; on y a renoncé au dernier moment. On n'a cru utile d'employer ce procédé que pour franchir la rampe de Saint-Germain. Il semble, en effet, démontré par l'expérience,

1. On trouve une intéressante description des appareils établis à Saint-Germain, dans l'ouvrage intitulé : *Publication industrielle des machines, outils et appareils*, par M. Armengaud aîné, tome VI, p. 143 de la troisième édition. — Le mécanisme construit pour le compte de la compagnie de Saint-Germain, représente une force de 400 chevaux-vapeur. Les machines sont sorties des anciens ateliers de M. Halette, à Arras. Chaque piston pneumatique aspire 2 mètres cubes d'air par seconde. Le tube, sur la pente du plateau de Saint-Germain, a 63 centimètres de diamètre.

les conditions du succès. Il a cette qualité précieuse, qu'après être entré dans une entreprise avec conviction, il y reste avec persévérance. Quant à l'exploitation, ne lui demandez pas de l'entendre d'une façon libérale. Autant il y a dans ses conceptions des vues qui les lient aux intérêts généraux, autant son action dans les mouvements quotidiens de l'exploitation devient âpre et exigeante. Rempli, du reste, de prévoyance comme administrateur, M. F. Bartholony a fait ses preuves sous le rapport du soin qu'il prend des capitaux associés à l'exécution de ses projets. Il défend pied à pied leurs intérêts. Ce n'est pas dans sa bouche qu'on pourrait placer ce propos dédaigneux d'une comédie contemporaine, « les affaires, c'est l'argent des autres. » S'il est vrai que les actionnaires composent une nation pusillanime et moutonnière, prêtant singulièrement au sarcasme, et que trop souvent certains entrepreneurs d'industrie tendent à se jouer de leurs vœux, jamais une telle tendance ne pourra être reprochée à M. Bartholony. Rien de plus propre que sa méthode à inspirer confiance aux capitaux.

Après avoir, à l'origine, sauvé le chemin d'Orléans d'un échec, M. F. Bartholony l'a agrandi dans des proportions considérables. C'est lui qui avait eu la pensée de l'agrégation des lignes d'Orléans, de Nantes, de Bordeaux et du Centre, si bien indiquée par les circonstances. La formation des grands faisceaux a été trop diversement appréciée pour qu'il nous soit permis de passer ici, du moment que nous avons ce fait à mentionner, sans y arrêter nos regards. Or, si l'on veut s'en faire une idée juste, on doit considérer de telles réunions à deux points de vue, à celui des intérêts actuels et à celui des exigences de l'avenir.

Sous le premier rapport, ces réunions, lorsqu'elles sont suggérées par le voisinage et par la réciprocité des services, sont éminemment favorables, non-seulement aux compagnies qu'elles concernent et à qui elles permettent de réaliser d'utiles économies, mais encore et surtout aux intérêts généraux du pays. Au lieu de petites individualités vivant péniblement et ne pouvant guère procéder à des essais utiles dès qu'ils sont coûteux, il vaut infiniment mieux des sociétés puissantes, en mesure de compenser des pertes essuyées sur tel ou tel point isolé par des bénéfices obtenus sur d'autres, et de marcher résolument dans la carrière des améliorations. Supposez que des compagnies de cette dernière espèce aient de leurs intérêts une idée assez fausse pour reculer devant des études, devant des perfectionnements reconnus nécessaires : le gouvernement peut toujours les y pousser hardiment sans avoir à s'arrêter devant leur impuissance.

Sous le second rapport, c'est-à-dire au point de vue de l'avenir, l'avantage devient encore plus grand. Quel est ici, en effet, l'intérêt manifeste du public? N'est-ce pas que le monopole concédé s'accorde de plus en plus avec les exigences du progrès social? Or, la concentration des lignes favorise le perfectionnement du régime de l'exploitation, parce qu'elle accroît les forces en les groupant et qu'elle conduit dans les différentes branches du service à l'adoption de règles uniformes. Autre avantage : de pareilles combinaisons rendent plus facile l'exercice du rôle supérieur réservé à l'État ; elles rendent plus facile ce qu'on peut appeler, — nous ne craignons point de prononcer ce mot, car il ne préjuge en rien la conséquence des expérimentations actuelles, — ce qu'on peut appeler, disons-nous, le gouvernement du réseau national envisagé dans son ensemble.

L'idée de composer ainsi des unités fortes était donc en elle-même une idée juste et féconde dont il n'est pas étonnant qu'on ait depuis développé l'application. Peut-être M. Bartholony n'en aperçut-il pas tous les côtés dès le premier moment; il avait nettement vu, du moins, que les compagnies devraient infailliblement tirer de la fusion opérée de nouveaux moyens de force intrinsèque, de nouveaux éléments de succès pour l'exploitation commerciale de leur privilége. C'est bien assez pour que son initiative, qui aboutit si vite à la formation d'un groupe important, mérite d'être spécialement accusée.

Durant la longue lutte dont nous avons vu se dérouler les péripéties, M. Bartholony avait été le champion opiniâtre et clairvoyant du système de l'exécution par l'industrie privée. Telle est l'idée fondamentale exprimée dans ses publications, idée qu'il a défendue à travers les phases diverses qu'ont traversées les compagnies. On peut dire, en un mot, que M. Bartholony a été l'antagoniste déclaré des vues de M. Legrand. Il combat sans paix ni trève les tendances de l'ancien directeur général des ponts et chaussées. Il se plaint sans cesse des dispositions de l'administration supérieure, et parfois il l'attaque avec une extrême dureté de langage. On l'entend dire sous des formes multiples que la loi de 1842, qui devait mettre fin à une rivalité déplorable entre les compagnies et les ponts et chaussées, n'avait en définitive abouti qu'à une déception amère, et que l'esprit de rivalité s'était traduit par des tracasseries incessantes dans les actes de l'administration qui prétendait toujours arriver à son but, et cela malgré la loi. La politique suivie, même après 1842, à l'égard de l'industrie privée, politique qu'il qualifie ironiquement *d'erreur fatale, étrange*, lui semble en dernière analyse avoir fait

beaucoup de mal et surtout empêché beaucoup de bien.

Distinguons pourtant. M. Bartholony ne se borne pas à réclamer l'exécution par l'industrie privée, il voudrait au fond décliner toute dépendance des compagnies vis-à-vis de l'État dans l'exploitation même. Le moindre frein l'inquiète et l'exaspère. On ne saurait croire, par exemple, quelles accusations provoqua de sa part le projet de loi sur la police des chemins de fer, dont les Chambres avaient été saisies en 1844. Sans doute, et déjà nous l'avons dit[1], ce projet tombait dans quelques minuties réglementaires; mais était-ce là une raison pour l'appeler, en toutes lettres, *une œuvre de jalousie et de colère?* N'était-ce pas dépasser toutes les bornes que de le comparer à la fameuse loi surnommée sous la restauration la *loi d'amour*[2]? En réalité, les principes de la science économique repoussent toutes ces prétentions à l'indépendance absolue.

Quand il s'agit de l'exploitation d'un chemin de fer, c'est-à-dire de l'usage qu'une compagnie privilégiée fait du monopole que la loi lui confère, c'est-à-dire encore de la manière dont elle remplit ses obligations envers le public, il est impossible que le gouvernement n'intervienne pas, il est impossible qu'il ne s'applique pas à protéger dans une lutte inégale les intérêts qui auraient à se plaindre de procédés abusifs. La construction des chemins de fer nécessitait impérieusement l'octroi d'un monopole; c'est incontestable, le droit des compagnies est des plus légitimes et des plus respectables; mais l'existence du monopole n'implique pas moins impérieusement la nécessité de la surveillance. Comment M. Bar-

1. V. plus haut, p. 321, en note.
2. V. la brochure intitulée *Résultats économiques*, p. 7.

tholony, qui s'est fait une si juste idée des services que l'industrie pouvait rendre dans l'exécution des travaux, qui a su de si bonne heure exalter le principe d'association en pareille matière, et en démontrer ensuite la fécondité par des preuves éclatantes, n'a-t-il jamais reconnu exactement les droits et les devoirs respectifs que l'exploitation crée à l'État et aux compagnies? C'est que probablement dans l'ardeur de la lutte il s'était trop épris de sa pensée; c'est qu'il n'avait compris la liberté des mouvements de l'industrie privée dans les mille détails du service qu'avec l'omnipotence des compagnies. A dire vrai, il tenait sous ce rapport une des extrémités de la chaîne dont M. Legrand tenait l'autre. La vérité était à moitié route.

L'accord et, si l'on veut, le frottement des prérogatives de l'État avec le privilége concédé forme, nous le reconnaissons, une des parties les plus délicates de l'économie politique appliquée aux chemins de fer, une de celles dont il était le plus difficile de formuler dès l'abord les vrais principes. Aujourd'hui, le dernier mot de la science sur ce point est loin d'avoir été dit. Les observations qui se rapportent à cet ordre d'idées passeront plus loin sous nos yeux. Seulement, on ne saurait le déclarer trop tôt, la surveillance de l'État n'implique nullement l'antagonisme dont M. Bartholony signalait les périls. C'était là une confusion visible. Mais ce qui n'était pas moins évident, c'est que dans la période d'exécution des chemins de fer, quand les compagnies luttaient contre tant d'obstacles, elles avaient besoin d'aide et non d'entraves. L'esprit d'association, après avoir été longtemps comprimé ou méconnu, avait droit à quelque protection et à quelque encouragement. Ces idées-là qui auraient gagné sans doute à répudier tout alliage ayant une apparence d'in-

vectives, avaient été du moins nettement formulées par le président du conseil de la compagnie d'Orléans.

Comme moyen d'aider les compagnies, M. Bartholony a constamment préconisé le système de la garantie d'un minimum d'intérêt. On sait quelle était la répugnance de l'administration pour cette combinaison. Il y avait là une nouvelle cause de dissidence; mais sur ce terrain le publiciste financier eut constamment la raison de son côté. Les faits ont justifié ses prévisions. Il n'avait pas eu seulement à défendre ce mode d'intervention d'une manière spéculative, il avait longtemps lutté pour en obtenir l'application au régime de la compagnie dont il était le chef. Dès le lendemain de la concession obtenue, cette compagnie s'était trouvée en face de faits imprévus. Il avait été démontré que les devis primitifs de la dépense devaient être doublés. Ce n'était plus 20 ou 25 millions que réclamait l'exécution de la ligne, comme on l'avait cru, c'était au moins cinquante. Il avait été reconnu en outre que l'obligation d'établir des embranchements sur Pithiviers et sur Arpajon, obligation ajoutée par la Chambre des députés, et quelques clauses du cahier des charges créaient une situation intolérable. On s'était abusé de part et d'autre soit en imposant, soit en acceptant des charges exagérées. Voilà ce qui était clair désormais pour tous les yeux.

Savez-vous où conduisit la rigueur des clauses de la concession? Elle conduisit à la résiliation du contrat; car c'était bien la résiliation, au moins conditionnelle du contrat, que prononçait la loi du 1er août 1839, quand elle accordait à la compagnie la faculté de renoncer à la construction du chemin d'Orléans au delà de Juvisy et de s'en tenir par conséquent au chemin de Corbeil. Extrémité fâcheuse qu'expliquent la position du monde finan-

cier à ce moment-là, et le profond discrédit où étaient tombées les entreprises de chemins de fer ! Toutefois il faut le dire à l'honneur des hommes qui administraient la compagnie d'Orléans, ils ne virent dans la faculté accordée qu'un expédient de situation, un atermoiement qui leur laissait le temps d'obtenir les satisfactions nécessaires. M. Bartholony n'abandonna pas un instant l'idée de conduire à sa fin l'entreprise commencée.

Telle était la situation dans laquelle la compagnie vint solliciter, entre autres mesures de soulagement, la garantie d'un minimum d'intérêt pour rappeler la confiance détruite par une panique inopinée. Mais en face d'une résistance invincible, la compagnie avait été obligée de se départir de sa demande et d'accepter, au lieu de la garantie, un mode moins simple, plus onéreux pour l'État, quoique moins utile à l'opération, celui de la prise d'actions jusqu'à concurrence des deux-cinquièmes du fonds social. Heureusement ce mode embrouillé échoua auprès de la chambre élective. La commission formée pour l'examen du projet fut frappée par les raisons que M. Bartholony, au nom de la compagnie d'Orléans, avait été admis à présenter.

Le rapporteur, M. Gustave de Beaumont, comprit à merveille le mécanisme de la garantie d'intérêt, et il sut l'exposer à l'assemblée de manière à rallier la majorité des suffrages pour une innovation si utile et si combattue. Il lui fallut cependant procéder à une analyse minutieuse de toutes les conséquences que pouvait avoir la mesure. M. Gustave de Beaumont s'acquitta de cette tâche avec beaucoup d'art et de bon sens. « Au fond, dit-il en forme de conclusion, votre commission est convaincue qu'en garantissant à la compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 3 pour 100, plus 1 pour 100 d'amortissement,

l'État, par le fait, ne s'engage à rien. Que fait donc le gouvernement dans cette circonstance? Il prête à une grande et utile entreprise l'appui moral de son concours; il croit que cette entreprise mérite la confiance, et il le proclame hautement en se portant caution. Il encourage ainsi, par son exemple, les capitaux timides. Et que l'on y prenne bien garde, il n'agirait pas ainsi pour donner crédit à une affaire mauvaise ou douteuse; si, à ses yeux, l'entreprise était seulement douteuse, il ne la garantirait pas : il la garantit parce qu'il la juge bonne. »

Cependant les préjugés que les répugnances persistantes de l'administration avaient contribué à répandre ou à entretenir étaient si vifs, que le rapporteur dut exprimer au nom de la majorité de la commission dont il ne partageait pas du reste les appréhensions sur ce point, qu'il s'agissait d'autoriser un fait isolé, exceptionnel, et non de consacrer un principe. Les termes mêmes qu'il dut employer au nom de la majorité peuvent seuls rendre compte de la disposition des esprits : « *La majorité de votre commission* ne s'est point dissimulé les dangers que pourrait avoir pour l'État ce mode d'assistance, s'il était généralisé, et on méconnaîtrait entièrement sa pensée, si on supposait qu'en adoptant ce moyen de concours pour la compagnie d'Orléans, elle a entendu proposer un mode d'assistance applicable à toutes les entreprises industrielles qui imploreraient le crédit de l'État. Elle a été animée d'un sentiment absolument contraire. Si on devait tirer cette conséquence de sa proposition, elle la retirerait aussitôt; car, toute convaincue qu'elle est de l'absence totale de mauvaises chances pour l'État garantissant la compagnie du chemin d'Orléans, elle regarderait comme grave un précédent qui pourrait conduire l'État à des engagements beaucoup plus incertains. Elle sait combien

serait dangereux un pareil système, s'il devait couvrir de son égide toutes les entreprises bien ou mal conçues, et engager ainsi indéfiniment la responsabilité de l'État. Mais *la majorité de votre commission* répète que ce n'est point un principe qu'elle établit. La garantie d'intérêt qu'elle vous propose pour le chemin d'Orléans n'est que l'appréciation d'un fait : elle ne saurait donc avoir les conséquences d'un système[1]. »

Malgré toutes les résistances, le principe de la garantie triomphait enfin; la compagnie d'Orléans eut gain de cause. On n'est que juste en faisant à M. Bartholony une grande part dans le succès obtenu en cette circonstance. Quoique l'exemple ne se soit pas renouvelé sous le gouvernement de 1830, c'était là un précédent utile qui porta ses fruits.

Une autre condition plus nécessaire encore pour le succès de l'industrie privée, condition que M. Bartholony avait résolûment soutenue dans ses brochures, ne fut pas non plus admise sans peine. Il s'agit de l'intérêt à payer aux actionnaires pendant la durée des travaux. Si on attend les résultats de l'exploitation pour servir l'intérêt, on se prive de l'aide des petits capitaux, incapables de sacrifier leurs revenus pendant plusieurs années consécutives. Les actions de chemins de fer n'auraient dès lors convenu qu'aux riches capitalistes, qui, l'eussent-ils voulu, n'auraient pu suffire seuls à l'accomplissement de l'œuvre. Dans la discussion de la loi, il avait été admis qu'on compterait parmi les dépenses de l'entreprise l'intérêt payé aux actionnaires pendant toute la durée des travaux pour le montant des versements opérés par eux. Mais

1. *Moniteur* du 4 juin 1840. — Le rapport sur ce même projet fut présenté à la Chambre des pairs par M. Ch. Dupin. *Moniteur* du 4 juillet.

lorsqu'il fut saisi plus tard de l'examen des statuts, le conseil d'État se prononça contre cette clause. Le conseil des ministres crut devoir passer outre, sur l'insistance de la compagnie, consacrant ainsi une règle sans laquelle la formation de la plupart des grandes entreprises d'utilité publique aurait été impossible [1].

Par suite des dispositions de la nouvelle loi, l'État garantissait à la compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 4 pour 100 pour un capital de quarante millions pendant 46 ans et 324 jours, à dater du moment où le chemin serait livré à la circulation sur toute son étendue, à la condition que la compagnie consacrerait annuellement 1 pour 100 à l'amortissement de son capital [2]. Le cahier des charges annexé à la concession primitive recevait, en outre, des modifications essentielles : la durée de cette concession était portée de 70 ans à 99 ans; les embranchements de Pithiviers et d'Arpajon étaient supprimés; on accordait certaines facilités relativement aux pentes et aux courbes. Ce n'est pas tout : on élevait les tarifs, et le gouvernement abandonnait la clause relative à la révision de ces tarifs tous les 15 ans, ainsi que celle qui limitait à 10 pour 100 le bénéfice de la compagnie.

Voilà à quel prix on rachetait l'erreur économique

1. Il est bon de rappeler que ce fut en 1839 et en 1840 que le gouvernement fut le plus favorablement disposé pour l'industrie privée. On était encore sous le coup des manifestations parlementaires de 1838. Dans la discussion même du projet dont nous venons de parler et qui devint la loi du 15 juillet 1840, on vit M. Thiers lui-même se départir un moment, comme président du conseil des ministres, de la préférence qu'il avait toujours montrée pour le système de l'exécution par l'État et auquel nous l'avons vu payer encore un large tribut en 1842.

2. Ce terme qui paraît singulier de 46 ans 324 jours s'explique par ce calcul qu'il est strictement nécessaire pour qu'on rembourse un capital de 40 millions, à raison de 1 pour 100 d'amortissement par année.

commise en 1838, et qui avait abouti à mettre la société concessionnaire dans l'impossibilité d'accomplir sa tâche. Sans doute les mesures nouvelles, jugées dans leur ensemble, étaient bonnes puisqu'elles allaient permettre à l'opération languissante de se raviver et d'arriver à son terme. Le rapporteur de la loi à la Chambre des pairs, M. Ch. Dupin, avait pu dire : « C'est avec une vive satisfaction que nous voyons adoucies ou supprimées les conditions draconiennes devant lesquelles avait reculé l'esprit d'association. » Cependant on devait regretter certaines dispositions, notamment celle qui concernait l'élévation des tarifs ; on pouvait croire que si, en 1838, le gouvernement avait su tempérer les exigences, il n'eût pas été nécessaire, pour assurer le succès, d'aller aussi loin qu'il fut obligé d'aller en 1840. Plus on s'était montré rigoureux, et plus il fallait maintenant se montrer facile. Triste condition de la vie des peuples : quand on dépasse la mesure en un sens, on n'est pas seulement réduit à réparer son erreur, on court gros risque de tomber dans un extrême opposé. Il semble que la vérité lésée dans ses droits veut prélever un intérêt usuraire.

Le concours moral de l'État résultant de la garantie, voilà ce qui, en permettant à la compagnie d'Orléans d'employer ses capitaux avec sécurité, devait relever autour d'elle les courages abattus. En fait, l'opération reprit promptement vigueur. Les travaux dirigés par M. Jullien, avec une habileté dont cet ingénieur a donné depuis lors tant de preuves, marchèrent vite malgré des difficultés imprévues provenant, sur plusieurs points, de la nature singulière du sol[1]. La compagnie qui s'était mise à

1. Nommons les autres ingénieurs, MM. Clarke, Delerue, Thoyot et Mourlhon, qui prêtèrent un excellent concours.

l'œuvre dès le principe avec résolution, avait dépensé, avant même d'avoir obtenu de l'État les mesures de soulagement sollicitées, une somme de 13 millions 317 mille francs (cautionnement compris). Aussi le chemin put-il être livré au public jusqu'à Corbeil (31 kilomètres), dès le 20 septembre 1840. L'embranchement dirigé sur Corbeil se détache de la grande artère à Juvisy, d'où la distance à parcourir jusqu'à Orléans est encore de 102 kilomètres. L'inauguration de la ligne principale, d'une longueur totale de 132 kilomètres 687 mètres, eut lieu le 5 mai 1843[1].

C'était là une grande fête pour la science, pour l'industrie, une fête qui ouvrait à l'imagination des perspectives immenses. Aussi fit-elle une impression profonde sur tous ceux qui en furent témoins. Je n'y assistai point, mais je me rappelle encore la vive émotion d'un de mes amis d'enfance, dont l'humeur était d'habitude froide et reposée. Cette fête, disait-il avec enthousiasme, à son retour d'Orléans, marquerait dans sa vie; elle laisserait une trace durable dans ses souvenirs. Il voyait déjà un chemin de fer pénétrer jusqu'au cœur de notre province de Bretagne que nous avions naguère quittée ensemble. Hélas! pourquoi n'a-t-il pas vécu assez longtemps pour venir avec nous à cette inauguration d'une ligne bien

1. Le chemin de Paris à Orléans est à son point de départ, au boulevard de l'Hôpital, à 35 mètres 65 centimètres au-dessus du niveau moyen de la mer au Hâvre. A Corbeil, il est à 40 mètres, et le tracé jusqu'à cette ville n'offre nulle part une pente supérieure à 2 millimètres 1/2 par mètre. Sur la ligne principale, la pente atteint 8 millimètres au delà d'Étampes. Arrivé sur le plateau de la Beauce, le chemin se trouve à son maximum d'élévation; il est à 145 mètres 81 centimètres au-dessus du niveau de la mer, et à 110 mètres 16 centimètres au-dessus de Paris. De là jusqu'à Orléans, il va en descendant, et perd 28 mètres 21 centimètres.

autrement étendue que celle d'Orléans, et qui a mis la capitale de la vieille Armorique en communication avec Paris ! Mais l'ouverture du chemin d'Orléans avait tiré de sa date même un caractère plus solennel encore.

Les dépenses de premier établissement s'élevaient, à la fin de l'année 1843, pour la ligne principale et l'embranchement, à un chiffre total de 49 millions 921 mille francs, c'est-à-dire à 375 mille francs par kilomètre.

Au 31 décembre 1847, la même dépense montait à 58 millions 86 mille francs, et la dépense kilométrique à 436 mille francs [1]. Les recettes avaient suivi une progression ascendante très-marquée. Pour les huit mois de 1843, elles avaient été de 4 millions 263 mille francs; l'année suivante, elles arrivent à 6 millions 901 mille francs, et dans l'année 1847, terminant la première période quinquennale, elles montent à 10 millions 843 mille francs. Le produit net s'était élevé ainsi à 48 mille francs par kilomètre. Durant cette même période de temps, on trouve que le rapport de la dépense à la recette, est au minimum de 38 pour 100 et au maximum de 46 pour 100. Le produit du capital de premier établissement, qui n'avait pas même atteint 2 pour 100 tant que le chemin n'était ouvert que jusqu'à Corbeil, monta à plus de 6 pour 100 en 1843, dès que la grande ligne fut livrée à la circulation. Puis nous le voyons dépasser d'abord 8 et ensuite 10 pour 100, pour arriver à 11 fr. 06 c. en 1847 [2].

1. Les terrains qui avaient été coûteusement achetés figuraient dans le total, au commencement de l'année 1847, pour 8 millions 44 mille francs.

2. Disons que, depuis 1847 jusqu'à l'époque de la fusion opérée en 1852, et dont il sera question plus loin, le produit du capital de premier établissement, après être tombé à 8 fr. 53 c. pour 100 en 1848,

Au point de vue économique, la situation était donc des plus satisfaisantes. Ceux des détenteurs d'actions qui avaient eu foi dans l'avenir, furent amplement récompensés. Mais le découragement avait été si profond chez beaucoup de gens, que les titres de la compagnie avaient perdu pendant quelque temps jusqu'à 20 pour 100 de leur valeur d'émission. Le succès fut une réponse éclatante à ceux qui prétendaient encore que les longues lignes, les lignes commerciales étaient inexécutables en France. Aussi un des ministres du dernier règne disait-il avec justesse, dans une occasion solennelle, au président du conseil d'administration de la compagnie : « Vous avez prouvé la possibilité des chemins de fer comme on a prouvé le mouvement, en marchant. »

Les règlements de la société du chemin de fer d'Orléans offrent, depuis 1845, une particularité qu'il nous paraît convenable de signaler. Les employés sont admis à participer aux bénéfices nets en une certaine proportion après que les actionnaires ont reçu un dividende important. Juste dans son principe, cette mesure n'a pas été maintenue sans peine contre les réclamations de certains actionnaires qui ne voyaient là qu'une diminution de leurs revenus. Une équitable rémunération des services rendus, la création d'un lien plus intime rattachant à une entreprise chacun de ses agents, n'ont jamais préjudicié cependant au résultat final d'une opération. La disposition dont il s'agit est de celles qu'il importe sans aucun doute de maintenir sous un contrôle sévère, et dont la forme, subordonnée aux circonstances, ne peut rien avoir d'absolu ; mais à ces conditions, elle peut être à la

avait dépassé 10 pour 100 durant les deux années suivantes, et s'était élevé à près de 12 pour 100 en 1851 (11 fr. 88 c.).

au chef-lieu de la Seine-Inférieure. L'État venait en aide à la compagnie au moyen d'un prêt de 14 millions, remboursable par trentièmes et productif d'un intérêt de 3 pour 100; ce prêt ne devait s'effectuer qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de 36 millions. La compagnie qui s'était engagée à terminer le chemin dans un délai de cinq années avait devancé ce terme de plus de deux ans, grâce à l'activité de son ingénieur en chef, M. Locke. Cette rapidité d'exécution était d'autant plus méritoire que la ligne comportait de nombreux ouvrages d'art et notamment la construction de cinq ponts sur la Seine, et le percement de quatre tunnels d'une longueur totale de 5 kilomètres 226 mètres [1].

A la fin de l'année 1843, les dépenses de premier établissement montaient à un total de 45,971,000 francs, c'est-à-dire à 359,000 francs par kilomètre; mais beaucoup de travaux restaient à terminer. Aussi le total s'était-il élevé, au 31 décembre 1847, à 64,876,000 francs, ce qui donnait 495,000 francs par kilomètre [2]. La recette en 1843 avait fourni 3,424,000 francs; elle monta successivement dans les années suivantes, d'abord à 6, puis à 7, et enfin en 1847 à 10 millions de francs, laissant cette année-ci un produit net de 5,818,000 francs, ou de 42,000 francs par kilomètre. Le rapport de la dépense à la recette, durant la première période quinquennale, se

1. Le tunnel de Rolleboise compte à lui seul 2 kilomètres 625 mètres. Ce fut pendant longtemps le plus long qui existât en France. Mais on a ouvert depuis le tunnel de Blaisy, sur la ligne de Paris à Lyon, dont la longueur est de 4 kilomètres 100 mètres, et celui de la Nerthe ou du Pas-des-Lanciers, sur le chemin d'Avignon à Marseille, qui compte 4 kilomètres 620 mètres de long.

2. Au 31 décembre 1852, les dépenses de premier établissement arrivaient à 526,000 francs par kilomètre (67 millions pour 128 kilomètres).

trouve un peu plus faible que sur la ligne d'Orléans : il varie entre un minimum de 31 pour 100 et un maximum de 43 pour 100 ; cependant le produit du capital de premier établissement reste au-dessous du chiffre atteint par la compagnie d'Orléans. Le maximun qui fut obtenu en 1847, était de 8 fr. 51 cent. pour 100 au lieu de 11 fr. 06 cent.

A dater de l'inauguration des deux lignes de Paris à Orléans, et de Paris à Rouen, un nouvel horizon semble s'ouvrir pour les chemins de fer en France. On sort de la phase des projets purement spéculatifs pour entrer dans celle des opérations vraiment industrielles et commerciales. Les chemins de fer commencent à devenir un important engin de circulation. On peut juger dès lors qu'ils vont largement compter dans le bilan des forces productives du pays. On sait quel concours d'efforts il avait fallu pour en arriver là; on sait ce que la science économique appliquée aux voies ferrées devait aux études des publicistes et à l'initiative de quelques hommes d'action. En relatant les services rendus à un titre quelconque, dans le champ de la pratique, nous aurions pu multiplier aisément les citations individuelles. Nous avons déjà expliqué les raisons qui commandaient de restreindre le nombre de toutes les mentions de ce genre. Outre les noms cités, il en est pourtant quelques autres qui ne sauraient être passés sous silence, mais que nous retrouverons plus naturellement dans l'ère de l'expansion générale des chemins de fer. Ce n'est qu'à propos de faits précis et saillants qu'il est permis, au milieu des forces si diverses dont le concours a profité aux chemins de fer, de s'arrêter aux individualités.

CHAPITRE IV

Sur l'esprit économique que révèlent les concessions postérieures à la loi de 1842. — Procédés suivis. — Entraînements de 1844 et 1845. — Crise de 1846 et 1847. — Ses caractères et ses effets au point de vue économique et moral.

En se reportant au moment où l'arène s'ouvrait aux réalisations avec la loi du 11 juin 1842, on éprouve le besoin de récapituler ce qui avait été fait directement par l'État pour les chemins de fer. Voici les principales mesures : le trésor avait donné environ 800,000 francs pour les études préliminaires; il avait prêté à cinq compagnies des sommes montant en bloc à 41,600,000 francs, et garanti à la compagnie du chemin d'Orléans les intérêts, à raison de 4 pour 100, d'un capital de 40 millions; enfin le gouvernement avait exécuté, moyennant un crédit de 24 millions, les deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière belge, et celui de Montpellier à Nîmes. Ce ne sont là, ainsi que les concessions laissées entièrement à la charge de l'industrie particulière, que des faits isolés. Maintenant que le principe du concours de l'État venait d'être écrit dans la législation, maintenant que la forme et l'étendue de ce concours avaient été précisées, l'intervention allait pouvoir devenir plus hardie et revêtir un aspect systématique.

On se mit d'abord en mouvement avec l'intention de rester fidèle aux conditions spécifiées par la nouvelle loi. Il fallut cependant bientôt les mitiger dans la pratique, notamment, comme on le sait, en ce qui regarde le concours financier des départements et des communes. Le chef de l'administration des ponts et chaussées, M. Legrand, qui avait obtenu une large satisfaction en conservant sous

sa main les travaux d'art et les terrassements, se montra, il faut lui rendre cette justice, tout disposé à remplir sa tâche avec beaucoup de résolution et d'activité. Les difficultés dont se plaignirent encore les compagnies ne concernaient plus l'essence même du système. Les ingénieurs des ponts et chaussées déployèrent dans l'exécution des travaux un talent et une énergie au-dessus de tout éloge. Si l'on eut quelque chose à regretter, ce furent seulement certaines constructions trop splendides.

En 1843, sur les lignes de Paris à Lille, d'Orléans à Tours et d'Orléans à Vierzon, l'administration prend possession des terrains. Le chemin de Marseille à Avignon, dernier anneau de la longue chaîne de Paris à Marseille, où plutôt du Havre à Marseille, et dont certaines parties ne doivent être attaquées que beaucoup plus tard, est concédé à une compagnie avec une subvention de 32 millions. Subvention à forfait donnée par l'État, toute la dépense restant ensuite à la charge de la compagnie, voilà en deux mots quel fut le mode mis en pratique. C'était une déviation des règles tracées par la loi de 1842, ou du moins c'était une bien prompte application de l'amendement de M. Duvergier de Hauranne, taxé d'abord d'inutile, et qui en ce moment avait pour effet d'empêcher que la mesure adoptée ne fût ouvertement en contradiction avec les termes récemment votés. L'achèvement de cette ligne d'Avignon à Marseille appartient à une autre phase de nos études, ainsi que les transformations si intéressantes pour la science économique que subit la concession. Notons seulement que le projet qui prévalut entre plusieurs autres, en 1843, était dû à MM. Paulin Talabot et Didion[1]. Ce fut la seule concession faite cette année-là.

1. Ce chemin a exigé des ouvrages vraiment gigantesques; aussi a-t-il coûté, d'après les relevés officiels de 1851, pour 125 kilomètres,

En 1844, extrême fécondité. Les actes législatifs embrassent la plupart des lignes classées en 1842. Cinq lois, qui portent toutes la date du 26 juillet, fixent le tracé de plusieurs chemins d'une extrême importance. Ce sont les lignes d'Orléans à Bordeaux; de Tours à Nantes par Saumur, Angers et Ancenis; du Centre dans deux directions, l'une de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, l'autre de Bourges sur Clermont-Ferrand, et enfin trois prolongements du chemin du Nord, aboutissant le premier à Dunkerque, le second à Calais, et le troisième qui devint l'objet d'une concession isolée, à Boulogne-sur-Mer. Ce sont encore les lignes de Paris à Lyon par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de la Saône, et de Montereau à Troyes. Une sixième loi, ayant aussi la même date, vint compléter le réseau, en ajoutant au cadre de 1842 le chemin de Paris à Rennes. Le sort d'une autre grande artère, dirigée dans un sens tout à fait opposé, celle qui va de Paris à Strasbourg, était réglé par une loi du 2 août. A cette dernière ligne, on soudait des embranchements sur Reims et sur Metz [1].

De fortes sommes sont affectées aux différentes lignes: 88 millions 700 mille francs à la ligne de Paris à Strasbourg, 71 millions à la ligne de Paris à Lyon, 54 millions à la ligne d'Orléans à Bordeaux, 28 millions 800 mille francs à celle de Tours à Nantes, 15 millions aux

la somme énorme d'à peu près 86 millions, ou 714,000 francs par kilomètre. — (Loi du 24 juillet 1843. — rapports de MM. Vivien et Daru, Moniteur des 18 juin et 19 juillet).

1. Les rapporteurs de ces lois furent, à la Chambre des députés: MM. Dufaure, Lanyer, Rieom, de La Tourrelle, de Salvandy et Ch. Dupin; à la Chambre des pairs: MM. Rossi, Persil, Pernetty, Daru, Tuto, d'Audiffret, de Gabriac. V. Moniteur des mois de juin et juillet.

chemins de Calais et de Dunkerque, 13 millions à celui de Paris à Rennes, 20 millions 800 mille francs au chemin du Centre. Au même moment, des crédits supplémentaires sont ouverts pour des travaux anciennement commencés sur quelques autres routes, sans parler de 1 million 790 mille francs alloués à la compagnie de Saint-Germain pour le chemin atmosphérique. De plus, on met en adjudication la ligne d'Amiens à Boulogne, on concède le chemin de Paris à Sceaux, et on livre à l'industrie privée l'exploitation de la ligne de Montpellier à Nîmes, construite par l'État [1]. Enfin, on vote des crédits extraordinaires pour subvenir aux frais de surveillance sur les chemins de Paris à Rouen et d'Avignon à Marseille.

Toutes les concessions de l'année 1844 eurent lieu par voie d'adjudication publique; nous pouvons dire toutes, quoiqu'il faille excepter les deux kilomètres et demi pour l'essai du système atmosphérique sur la ligne de Saint-Germain, et le petit chemin de Paris à Sceaux, établi spécialement pour un essai d'un autre genre, celui des wagons à trains articulés de M. Arnoux. Le rabais portait dans les adjudications sur la durée de la concession, hormis dans l'adjudication pour l'exploitation du chemin de Montpellier à Nîmes, où le rabais s'appliquait à la redevance payable à l'État. Si l'on écarte la ligne d'Amiens à Boulogne, qui obtint une concession séculaire, on peut dire que toutes les concessions sont à

1. L'exécution de ce dernier chemin a eu lieu sous la direction de M. Didion, ingénieur d'un mérite éminent. Entre autres combinaisons grandes et ingénieuses qu'on lui doit, citons le magnifique viaduc établi près de Nîmes. Un remblai eût été aussi coûteux et il eût disgracieusement borné l'horizon aux portes de la ville, au lieu de former une œuvre d'art qui ne jure pas avec les monuments antiques dont le chef-lieu du département du Gard conserve de si beaux restes.

courte échéance. Quarante ans sont accordés au chemin du Centre avec son double prolongement; vingt-sept ans au chemin d'Orléans à Bordeaux, vingt-sept ans seulement! terme souscrit par les concessionnaires au-dessous du maximum fixé par le gouvernement et qui était de quarante et un ans. N'oublions pas ces deux caractères du système mis alors en pratique : adjudication avec concurrence, concessions à courts termes. Il va falloir relever tout à l'heure, dans l'intérêt de la science économique, les conséquences des faux calculs qui servirent ainsi pour la formation des compagnies.

Ces mesures si nombreuses, ces additions si importantes, ces crédits si considérables, mais surtout cette tendance à peser sur les sociétés privées et à attiser le feu de la concurrence, témoignent déjà en 1844 d'un mouvement qui ne se maîtrise guère. L'année suivante, le débordement est complet. On venait de passer des années dans la torpeur, et l'on va s'abandonner tout à coup à de fiévreux élans. Les compagnies surgissent de tous les côtés, prêtes dans le premier moment à se disputer les concessions; puis, par suite d'arrangements occultes, prêtes à vendre leur silence à des compagnies rivales. La formation de sociétés qui ne visent qu'à prélever une dîme sur les adjudications projetées devient une sorte d'industrie.

La plupart des grandes lignes dont les tracés avaient été adoptés l'année précédente, et qui n'avaient pas été concédées, furent mises en adjudication en 1845. La ligne du Nord qui forme avec ses annexes un réseau si compacte, cette ligne contre laquelle la passion politique s'était acharnée avec tant de ténacité, en 1837 et en 1838. et qu'on avait dû ajourner encore, pour des questions de tracé, en 1843 et en 1844, était enfin adjugée à une com-

pagnie puissante. La concession comprenait, outre la ligne principale, les embranchements de Lille sur Calais et de Fampoux sur Hazebrouck. Le chemin de Creil à Saint-Quentin, qui dépend si naturellement du même groupe, était cependant l'objet d'une adjudication distincte. On procéda à d'autres adjudications pour le chemin de Paris à Strasbourg avec ses divers embranchements, pour celui de Tours à Nantes, qui devait avoir à lutter sur tout son parcours avec la navigation de la Loire, pour celui de Paris à Lyon dont le tracé avait été si ardemment débattu par les localités, enfin pour celui de Lyon à Avignon[1]. Les nombreuses péripéties qui attendent cette dernière route nous obligent à rappeler qu'elle avait été mise dès longtemps, dans divers documents législatifs, au premier rang des voies de communication les plus importantes de la France, à raison des rapports commerciaux existants entre les deux villes de Lyon et de Marseille[2]. Dans le cours de cette même

1. V. lois du 15, du 16 et du 19 juillet 1845. — MM. Muret de Bort, Dufaure et Gillon, et MM. Rouillé de Fontaine, Bérenger (de la Drôme) et de Fezensac, rapporteurs. — *Moniteur* du 11 mai, des 1er et 17 juin, du 20 juin et des 9 et 15 juillet.

2. Un document daté de 1837, par exemple, s'était appliqué à démontrer que les deux voies qui établissaient une communication entre le chef-lieu des Bouches-du-Rhône et celui du Rhône, *étaient loin d'offrir au commerce la sécurité, l'économie et la célérité désirables.* On signalait dans ce document les difficultés nombreuses et les dangers que présente la navigation du Rhône, ainsi que les inconvénients de la route de terre : « Les bateaux qui remontent le fleuve, disait-on, emploient de trente à trente-cinq jours, et quelquefois beaucoup plus, pour franchir la distance de Beaucaire à Lyon; en outre, à raison du peu de profondeur du fleuve, en plusieurs points, dans le temps de l'étiage, les bateaux ne peuvent marcher qu'avec de faibles charges; enfin, la navigation est interrompue dans les hautes eaux et dans les mauvais temps. De là résultent, dans l'arrivage des marchandises qui se transportent par la voie fluviale, des interruptions, des lenteurs, et

année, on autorisa sur la ligne de Rouen au Havre concédée en 1842, des embranchements vers Dieppe et Fécamp, et sur le chemin d'Avignon un embranchement vers la ville d'Aix. Des crédits furent ouverts soit pour de nouvelles études, soit pour l'exploitation de lignes qui avaient été exécutées par l'État.

Considérées au point de vue de l'économie politique, les tendances manifestées restent absolument les mêmes qu'en 1844. Peser sur les compagnies soit pour restreindre la durée des concessions, soit pour imposer des embranchements utiles sans doute mais onéreux, et qu'il aurait fallu réserver pour une époque plus ou moins lointaine, tel est toujours le caractère de la méthode adoptée, et ce caractère, l'opinion publique l'aurait encore volontiers aggravé. Du reste, même empressement des compagnies à souscrire

une incertitude extrêmement préjudiciables au commerce. Ces circonstances expliquent comment la voie de terre, quoique plus coûteuse que la voie fluviale, est préférée pour le transport d'une grande partie des marchandises qui s'expédient de Marseille à Lyon : huit à neuf jours sont suffisants par cette voie pour effectuer le trajet qui sépare les deux villes. Mais l'énorme circulation que la route est appelée à supporter en défonce les chaussées, et, malgré les soins les plus assidus et les sommes dépensées annuellement pour l'entretien, on ne peut parvenir à y maintenir un bon état de viabilité; de là des difficultés nouvelles, des frais et des retards pour le roulage. Cet état d'imperfection des voies de communication entre deux villes aussi importantes que Lyon et Marseille, a, depuis longtemps, fixé la sollicitude de l'administration. Il y a quelques années déjà, elle avait fait étudier le projet d'un canal latéral au Rhône; mais, avant de donner suite à ce projet, il convenait d'attendre les résultats de la navigation à la vapeur qui devait être essayée sur le fleuve. Un service de bateaux à vapeur a été en effet établi entre Lyon et Arles; mais il faut reconnaître que, malgré les perfectionnements qu'a reçus ce dernier mode de transport, son application à un fleuve aussi rapide que le Rhône n'a encore abouti jusqu'à présent qu'à démontrer son insuffisance et la nécessité de recourir à d'autres moyens pour satisfaire aux besoins toujours croissants du commerce et de l'industrie. » *Moniteur :* premier semestre 1837, p. 1128.

des conditions draconiennes. La compagnie du Nord accepte une durée de trente-huit ans, avec la condition de rembourser à l'État toutes les sommes qu'il avait déjà dépensées. La concession de la ligne de Creil à Saint-Quentin n'est faite que pour vingt-quatre ans et onze mois! Les compagnies des chemins de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, se contentent de quarante et un et de quarante-quatre ans; celle du chemin de Paris à Strasbourg de quarante-trois ans deux cent quatre-vingt-six jours; enfin celle de Tours à Nantes de trente-quatre ans.

Au milieu de cette surexcitation, intervient la loi déjà citée du 15 juillet 1845, qui réunissait en un seul corps les dispositions réglementaires qu'on imposait habituellement aux sociétés exploitantes et qui, avec l'ordonnance du 15 novembre 1846, devint le code de la police des chemins de fer. Mais pendant qu'on réglementait ainsi les compagnies, on ne cherchait ni à contenir, ni à diriger l'esprit d'association. Pour apprécier l'erreur commise, songeons bien qu'on était au début des opérations actives, que les capitaux tout à fait inexpérimentés étaient aussi disposés à prendre l'alarme au moindre bruit, qu'à s'abandonner aux passagers élans d'une confiance illimitée. La carrière n'était pas connue; le régime sous lequel on plaçait l'industrie n'était pas éprouvé. La jalousie y était entrée à pleines voiles et faisait considérer comme un gain pour le trésor toute clause onéreuse mise au compte des associations privées.

Quant aux spéculateurs qui tout à coup s'étaient multipliés si considérablement sur le marché des actions, ils se souciaient peu des chemins de fer en eux-mêmes, ils y cherchaient seulement un sujet de trafic et de bénéfice immédiats. Les conditions offertes et les conditions

acceptées disent assez haut que tout le monde perdait de vue le but à atteindre. Alléché par le gain que promettait le mouvement artificiel des primes, le public se lançait inconsidérément dans les affaires. Le sentiment général de notre pays fut un moment comme altéré par cette fièvre qui, à travers les imaginations et les intérêts, arrivait jusqu'aux consciences. Si l'on eut à déplorer vers ce temps-là quelques grands scandales, perfidement exploités contre le gouvernement de 1830, il faut en rechercher la première source dans cette soif de profits rapides qui se fit sentir plus fort que jamais. Le tableau qu'on a tracé de la situation a été parfois rembruni, nous le savons. On a déduit de certains faits individuels des conséquences d'une portée beaucoup trop générale. Il y avait néanmoins un symptôme affligeant dans ces éclats répétés, comme dans ces ardentes et infatigables compétitions. Le gouvernement aurait pu imposer quelques digues au torrent de la spéculation, c'est incontestable ; mais il se trouvait autour de lui, il se trouvait dans le sein même de l'administration des gens qui s'imaginaient, comme la foule, que l'État faisait de bonnes affaires quand les compagnies acceptaient des conditions ruineuses, et qui ne prévoyaient pas que le public, en dernière analyse, paierait les frais des folles entreprises. Avec de telles illusions que les moindres réflexions tirées de l'ordre politique et de l'ordre économique auraient dû prévenir, on n'avait pas de motifs pour s'arrêter ; on croyait, au contraire, devoir profiter du moment pour assujettir les compagnies à une dîme énorme, sans se demander si elles seraient en mesure de la payer. Certes, le gouvernail n'était pas facile à tenir sur cette mer subitement gonflée. La situation aurait exigé cette sorte de prévoyance qui reconnaît à temps le danger, qui découvre le point d'où sortira la

tempête ; il aurait fallu, pour diriger le mouvement, de ces hommes qui savent, après avoir écouté des avis divers, prendre résolûment un parti. Or, c'était là ce qui manquait. Les bonnes intentions étaient unies à des volontés oscillantes.

De sinistres pronostics n'arrêtèrent pas même en 1846 l'impulsion donnée. On autorisa la concession du groupe des chemins du nord-ouest, comprenant d'une part le chemin de Paris à Cherbourg avec un embranchement de Caen à Rouen, et d'autre part le chemin de Paris ou, si l'on veut, de Versailles à Rennes, par Chartres, le Mans et Laval, avec des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon. On approuva la soumission faite pour la concession du chemin de Bordeaux à Cette, en prévoyant la construction d'un embranchement vers Castres. Deux lois distinctes autorisèrent le ministre des travaux publics à concéder le chemin de Dijon à Mulhouse avec des embranchements sur Gray et sur Salins, et le chemin de Saint-Dizier à Gray[1]. La petite ligne d'Asnières à Argenteuil, qui avait moins de 20 kilomètres de longueur, fut concédée par une ordonnance royale. En fait de crédits, nous avons à mentionner une somme de 66,900,000 francs affectée aux deux rameaux du chemin du Centre ; une autre somme de 50 millions affectée au chemin de Chartres à Rennes, une subvention de 15 millions, représentant la valeur des terrains, allouée à la compagnie adjudicataire du chemin de Bordeaux à Cette, un crédit de 3,500,000 francs, ou-

1. V. quatre lois en date du 21 juin 1846. — Rapports de MM. Duprat, Lacrosse, général Bellonet et de Bussières, à la Chambre des députés, et de MM. de Raigecourt, Girard, de Fezensac, Legagneur, à la Chambre des pairs. *Moniteur* des 13, 14, 21 et 23 avril 1846, des 30 mai, 1er, 2, 7 et 11 juin.

vert pour l'achèvement des travaux entre Orléans et Vierzon, enfin un autre crédit de 500,000 francs, pour la liquidation des dépenses de la ligne de Montpellier à Nîmes.

Un fait économique d'une haute portée doit figurer sur le bilan de l'année 1846, à savoir l'ouverture de la ligne de Paris à Lille et à Valenciennes. La capitale de la France se trouvait enfin mise en communication avec nos frontières septentrionales. C'était la première ligne internationale créée dans notre pays. Quand on songe que l'adjudication datait de la fin de l'année précédente, on ne pourrait s'expliquer que le chemin fût si tôt en état d'être exploité, si l'on ne savait qu'avant la concession les travaux avaient été entrepris par le gouvernement et poussés avec beaucoup de vigueur, sous la direction de deux habiles ingénieurs, MM. Busche et Onfroy de Bréville. L'activité déployée par l'administration des ponts et chaussées avait rendu possible la mise en exploitation si prompte de cette grande artère [1].

La plupart des nouvelles dispositions prises en 1846, pour aider à l'essor des chemins de fer, se trouvent paralysées dès le principe par la crise qui se préparait depuis près de deux ans, sans qu'on semblât s'en apercevoir. Les concessions faites ou simplement autorisées, les crédits prévus ou ouverts, les engagements pris étaient-ils réellement de nature à bouleverser l'état du crédit et à déterminer une panique? En regardant la situation du

1. Les frais de premier établissement, calculés pour les 370 kilomètres exploités par la compagnie du Nord à la fin de 1847, montaient au chiffre de 142,047,000 francs, c'est-à-dire à 383,000 francs par kilomètre. Dans cette même année, le produit net était de 27,000 francs par kilomètre, et le produit du capital de premier établissement de 7 fr. 26 cent. pour 100.

point de vue où nous sommes aujourd'hui, on n'hésiterait pas à répondre négativement. Mais il faut observer l'état des choses sans sortir du milieu existant en 1845 et 1846. Or, des mesures nombreuses et trop hâtées avaient créé une sorte de confusion d'où il était difficile de voir clair devant soi, par rapport même aux éventualités les plus prochaines, confusion qui devait, au moindre temps d'arrêt, jeter les esprits dans d'inévitables perplexités. Outre qu'on allait réellement un peu vite, on n'avait pas pris garde qu'on devait paraître aller plus vite encore à la masse du public si récemment associée à de pareilles entreprises. Les petits capitalistes ne savaient pas distinguer les exigences financières immédiates de celles qui étaient ajournées à un temps plus ou moins éloigné. Ils n'entendaient parler que de millions; ils ne voyaient de toutes parts que des associations en travail; ils devaient facilement être amenés à croire à un débordement que rien ne pourrait contenir.

Au fond, le danger ne venait pas du désir qu'on avait ressenti de pousser vigoureusement à la construction des voies ferrées. Peut-être même ne serait-il résulté aucun embarras sérieux de la soudaine multiplicité des entreprises, si les compagnies avaient été constituées avec de réelles conditions de solidité. Le jeu frénétique dont les actions étaient devenues l'objet se serait assoupi peu à peu. La base des opérations serait du moins demeurée intacte. La dureté des conditions imposées aux compagnies, telle fut la vraie cause du mal. Ne craignons point d'insister sur cette idée, car elle rend seule compte des déceptions essuyées à cette époque : on avait imposé et l'on avait accepté à l'aveugle des tâches inexécutables. D'un côté, on ne réputait jamais les concessions assez courtes et entourées d'assez d'exi-

gences. Quel succès, se disait-on, d'obtenir de longues lignes ferrées traversant le territoire national dans toute son étendue, avec des concessions de 40, de 35, de 24 ans! Comme les capitalistes allaient être rançonnés! En réalité, la situation faite aux concessionnaires était tellement affaiblie, que le moindre orage devait les emporter. D'un autre côté, on avait cédé à d'incroyables entraînements; on n'avait ni calculé le poids du fardeau, ni mesuré ses forces, ni examiné l'état financier du moment. On s'était en quelque sorte précipité au-devant des exigences les plus âpres. Dans cette situation, le gouvernement eut le tort de ne pas résister aux tendances de l'opinion abusée.

L'année 1846 n'était pas écoulée, que les difficultés s'élevèrent; l'horizon s'assombrit bientôt complétement. On sentit le besoin de s'arrêter. L'année 1847 ne figure guère dans le bilan législatif des chemins de fer que par quelques crédits pour l'achèvement des travaux mis à la charge de l'État, et par un prêt de 3 millions de francs consenti à la compagnie du chemin de Montereau à Troyes [1]. Elle y figure aussi, disons-le, par quelques adoucissements qu'on dut apporter en toute hâte à la rigueur de certains cahiers des charges. C'était là le signal d'un retour tardif, mais inévitable, et qui serait d'autant plus coûteux qu'on l'avait moins prévu.

En attendant une réforme dont l'exécution promettait d'être difficile à plus d'un titre, la crise agita pendant plus d'une année tout l'ordre financier. Ce n'était pas la

1. Cette année 1847 vit le premier exemple d'une fusion opérée entre deux compagnies, la compagnie du Nord avec celle de Creil à Saint-Quentin. Cette fusion devançait ainsi d'environ cinq années une autre mesure semblable concernant le même groupe, la réunion de la compagnie du chemin de Boulogne à la compagnie du Nord.

première épreuve de ce genre que traversaient chez nous les nouvelles voies de communication. Il y avait, par exemple, une réelle analogie entre la situation actuelle et celle de 1839. A cette dernière époque, on avait été également victime de faux calculs sur les conditions insérées dans les cahiers des charges. On avait été contraint, comme nous l'avons vu, d'en tempérer la rigueur, et de résilier certaines conventions. Mais ces mécomptes semblaient oubliés ; l'expérience n'avait servi de rien. Il est vrai que certaines difficultés ressenties en 1839 avaient été la conséquence de faits étrangers aux entreprises mêmes, et dont elles recevaient seulement le contre-coup. Ainsi, dès l'origine, au lendemain presque des concessions de Saint-Germain et de Versailles, des tiraillements industriels et financiers étaient venus peser lourdement sur le cours des titres émis et rendre plus difficile toute émission nouvelle. On attribuait volontiers tout le mal à ces causes accidentelles et pourtant accessoires. Quand l'heureux résultat de nos premières lignes commerciales eut ranimé la confiance, on ne songea plus aux déceptions passées. L'engouement du public, l'ardeur régnant sur le marché des actions, l'appât irrésistible des primes, tout cela empêchait qu'on ne reportât les yeux derrière soi, et qu'on ne s'interrogeât sur les éventualités les plus probables.

Il était cependant aisé de prévoir que la fureur de la spéculation exaltant toutes les têtes devait être suivie d'une prompte panique. La crise apparaissait inévitable, dès qu'on regardait à la faiblesse du point d'appui de la plupart des grandes affaires. La situation fut aggravée par une circonstance indépendante de la volonté des hommes, par la mauvaise récolte de 1846 : une masse de capitaux furent alors détournés de leur emploi ordinaire. L'ébran-

lement devint général; les plus solides compagnies s'en ressentirent. Le désarroi du monde financier amena l'abandon des lignes de Bordeaux à Cette, de Lyon à Avignon, de Fampoux à Hazebrouck, c'est-à-dire de plus de 900 kilomètres de chemins de fer. S'il fut impossible de trouver des concessionnaires pour d'autres lignes autorisées par la loi, c'est à la même cause qu'il faut s'en prendre.

Le public, qui avait été leurré de l'espoir de bénéficier de tout ce que perdraient les compagnies en acceptant des contrats trop onéreux, devait se trouver, comme nous l'avons indiqué et comme cela du reste arrive toujours en de tels cas, la première victime des faux calculs. Outre le retard que subirait l'exécution des chemins de fer, il faudrait bien revenir sur les engagements contractés, et tantôt prolonger la durée des contrats et reviser les tarifs, tantôt prêter une aide effective aux sociétés concessionnaires pour assurer l'achèvement des travaux. Voilà ce qui commençait à devenir évident, quand la difficile liquidation des embarras de 1846 et de 1847, à peine abordée, fut inopinément interrompue par la révolution du 24 février. Au lendemain de cette rude secousse, on allait avoir, avec le poids des erreurs du passé, de nouveaux et plus graves obstacles à vaincre avant de pouvoir reprendre l'œuvre abandonnée, et qui ne pourrait être conduite à bonne fin sans un remaniement complet du système des concessions. Mais la tâche du gouvernement de 1830 était finie. Il nous reste à en résumer les traits principaux, au point de vue de notre situation considérée en elle-même, et au point de vue de notre situation comparée avec celle des autres pays.

CHAPITRE V

Bilan final du gouvernement de 1830. — Comparaison des résultats obtenus en France avec ceux obtenus dans les pays étrangers. — Appréciations générales.

A quel degré d'avancement le gouvernement de 1830 laissait-il la grande œuvre qui occupait tous les peuples, et qui devait alimenter encore longtemps l'activité du XIXe siècle? Quels résultats obtenus par ses soins peut-il soumettre au jugement de l'avenir?

Des éléments de divers genres sont à considérer si l'on veut se rendre compte du véritable état des choses au moment où le gouvernement de juillet tombait dans le domaine de l'histoire. Ainsi, il faut savoir quelle était l'étendue des lignes concédées ou entreprises par l'État, la longueur des chemins exploités, le chiffre total des capitaux engagés ou déjà employés. Il faut encore être fixé sur les conditions économiques des exploitations. Un intérêt particulier s'attache à la comparaison du réseau français avec les divers réseaux européens. Avant d'aborder ce dernier et précieux élément d'appréciation, parcourons les principaux articles du bilan de notre pays.

La France, au mois de janvier 1848, comptait 4,702 kilomètres de chemins de fer, dont une partie avait été concédée à des compagnies, et dont une autre partie, en attendant la concession, était entreprise par l'État, du moins quant aux travaux d'art et à ceux de terrassement. On comptait en outre 1,337 kilomètres dont la concession était autorisée par la loi, mais qui n'avaient été l'objet d'aucune mesure d'exécution, pour lesquels le

gouvernement n'avait fait ni concession ni travaux [1]. Un an auparavant, le total des lignes autorisées était plus élevé qu'au mois de janvier 1848; il avait fléchi d'environ 900 kilomètres par suite des annulations prononcées dans le cours de l'année 1847. Dans son état actuel, le réseau touchait à cinquante de nos départements. On pouvait calculer que chacun de ces départements serait desservi sur une longueur moyenne de 94 kilomètres; mais, en pareille matière, les moyennes sont trompeuses et on ne doit y attacher qu'un intérêt très-secondaire. Elles ne sauraient donner une idée vraie de la répartition.

Quant aux chemins déjà livrés au public, leur étendue était bien inférieure à celle des lignes dont l'exécution était seulement commencée. L'exploitation n'embrassait, en effet, que 1,830 kilomètres. Encore l'inauguration du service ne datait-elle, pour ainsi dire, que de la veille sur la moitié des lignes exploitées. Les années 1847 et 1846 avaient vu terminer, celle-ci 439 kilomètres, et celle-là 510. Jusque-là, l'année 1843, où avaient été ouverts les chemins d'Orléans et de Rouen, était celle qui avait fourni le plus fort contingent au total des exploitations. En 1844, nous n'avions en tout que 829 kilomètres ouverts à la circulation. A la fin de 1847, il restait 2,872 kilomètres inachevés. Ainsi, d'une part, 1,830 kilomètres exploités, et, d'autre part, 2,872 en cours d'exécution, tels étaient les deux termes de l'actif laissé par le gouvernement de 1830 [2].

1. Se trouvaient dans cette situation expectante : les lignes de Paris à Cherbourg, de Dijon à Mulhouse, de Saint-Dizier à Gray, de Chartres à Alençon, du Mans à Caen, et quelques autres lignes moins importantes.

2. Voir plus haut, page 264, la note indiquant le développement que le réseau national a reçu depuis lors, et qui nous a portés si loin du point où nous étions en 1848.

Quelles voies se faisaient principalement remarquer parmi les voies terminées? On le sait déjà : c'étaient les lignes de Paris vers le nord de la France, de Paris à Orléans, et de Paris à Rouen; la première, achevée dans ses directions vers la Belgique sur toute l'artère principale, et à laquelle se soudaient la ligne de Boulogne, récemment livrée au public, et l'embranchement de Creil à Saint-Quentin, ouvert jusqu'à Compiègne; la seconde, avec des prolongements touchant à Tours, à Châteauroux et à Bourges; la troisième enfin que venait de compléter le chemin de Rouen au Havre[1].

Les concessions faites et encore en vigueur étaient au nombre de 29; elles s'élevaient, l'année précédente, à 33. La durée en était perpétuelle pour les quatre premières concessions toutes locales, datant de la période originelle, c'est-à-dire pour les trois chemins de la Loire, et pour celui d'Alais à Beaucaire; elle était temporaire pour toutes les autres. Neuf compagnies avaient obtenu leur contrat pour 99 ans, et 16 pour une durée moindre. Quinze des lignes faisant l'objet de ces concessions étaient exploitées sur toute leur étendue. Dans ce nombre, sans parler des chemins d'agrément rayonnant autour de la capitale, on distinguait la ligne de Strasbourg à Bâle d'une longueur de 140 kilomètres, celle de Paris à Rouen qui en avait 137, celle de Paris à Orléans, 133, celle de Rouen au Havre, 95. Sept concessions n'étaient exploitées qu'en partie, notamment celle du Nord, à laquelle manquaient certaines annexes, celle d'Orléans à Bordeaux

1. La ligne de Rouen au Havre, y compris la traversée de Rouen, avait été inaugurée le 23 mars 1847. L'ouverture des prolongements de la ligne d'Orléans datait du 2 avril 1847 pour la section d'Orléans à Tours, du 10 juillet pour la section d'Orléans à Vierzon et à Bourges et enfin du 15 novembre pour celle de Vierzon à Châteauroux.

qui s'arrêtait à Tours, et celle du Centre qui ne dépassait point Châteauroux d'une part, et Bourges de l'autre. Enfin aucune section n'était ouverte sur d'autres lignes, à savoir les lignes de Paris à Strasbourg, de Paris à Lyon, de Tours à Nantes, de Montereau à Troyes, de Rouen à Dieppe et à Fécamp.

Le total des capitaux engagés dans ces diverses opérations montait à 1,638 millions 790 mille francs. Le trésor figurait en nom dans ces engagements pour 724 millions 771 mille francs; mais si l'on tient compte des remboursements à effectuer à son profit, il n'était effectivement engagé que jusqu'à concurrence d'environ 530 millions de francs [1]. La part des Compagnies, en y comprenant les prêts qu'elles avaient reçus de l'État, touchait au chiffre de 1 milliard 106 millions. Leurs emprunts particuliers, représentés par des obligations, montaient à 102 millions 184 mille francs, somme bien faible si l'on songe aux extensions que cette source de voies et moyens était destinée à prendre! Quant aux localités, elles étaient peu engagées; il n'y avait que deux villes qui le fussent à l'égard des compagnies : la ville du Havre pour 1 million, et la ville de Saint-Germain pour 200 mille francs. Les engagements pris par les localités envers l'État étaient seulement de 908 mille francs.

1. Le total des prêts accordés par le trésor était de 58 millions 600 mille francs. Voici la date et le compte de ces prêts : — 1837, 6 millions aux chemins du Gard; — 1839, 5 millions au chemin de Paris à Versailles (rive gauche); — 1840, 14 millions à la ligne de Paris à Rouen; 12 millions 600 mille francs à celle de Strasbourg à Bâle; 4 millions à celle d'Andrezieux à Roanne; — 1842, 10 millions au chemin de Rouen au Havre; 4 millions à celui de Paris à Rouen; — 1847, 3 millions à la ligne de Montereau à Troyes. (Voir pour ces chiffres, comme pour tous les chiffres officiels, les *Documents statistiques sur les chemins de fer.*)

Les dépenses déjà faites demeuraient loin du chiffre des engagements contractés et dont l'accomplissement devait exiger un certain nombre d'années. Depuis l'origine des premières constructions, les chemins de fer avaient absorbé 966 millions 591 mille francs, dont 281 millions 452 mille environ provenaient du trésor, et 684 millions 809 mille francs, du fonds des compagnies. Les localités n'avaient versé que 330 mille francs (le Havre 300 mille et Saint-Germain 30 mille).

L'appréciation des conditions économiques où se trouvaient alors les entreprises implique que nous sachions à quel chiffre arrivaient les dépenses de premier établissement. On n'a pas besoin de faire remarquer que les comptes regardent seulement les 1,830 kilomètres livrés à l'exploitation. Le total des dépenses qu'ils avaient entraînées était de 630 millions 583 mille francs, c'est-à-dire de 344 mille francs par kilomètre. Ce dernier chiffre peut être considéré comme indiquant à peu près le maximum des frais de cette espèce, depuis 1841 jusqu'en 1848. La contribution du trésor avait été très-faible. Il n'avait fourni que 68 millions sur 630, c'est-à-dire un peu moins de 11 pour 100 [1].

Autre élément d'appréciation : sur les 1,830 kilomètres exploités, les recettes de 1847 avaient produit 66 millions 341 mille francs qui, déduction faite de la dépense, laissaient un produit net de 33 millions 875 mille francs, ou

1. V. pour ces prix comparés à ceux d'autres pays les notes des pages 108 et 136. Pour compléter les données fournies dans ces notes, il convient de dire qu'en Allemagne, d'après des calculs s'appliquant à l'année 1852, les dépenses de premier établissement n'étaient que de 201 mille francs par kilomètre ; mais dans ce pays un quart des chemins de fer n'avait encore qu'une seule voie. — Aux éléments statistiques concernant l'Allemagne cités à la page 108, il faut ajouter les *Tableaux statistiques* de M. Hauchecorne, publiés à Cologne.

de 22 mille francs par kilomètre. Le rapport de la dépense à la recette était ainsi d'environ 49 pour 100 [1]. Le produit pour cent du capital de premier établissement arrivait en 1847 à 7 fr. 17 c.; c'est le chiffre le plus élevé qu'il eût encore atteint [2]. Il n'est pas sans intérêt de départager les recettes d'après leur origine, c'est-à-dire de distinguer celles qui proviennent des voyageurs de celles qui proviennent des marchandises. Le nombre des personnes transportées en 1847 était de 12 millions 777 mille. Les marchandises représentaient un poids de 3 millions 596 mille tonnes [3]. Les voyageurs avaient payé 31 millions 50 mille francs, y compris l'impôt du dixième; les marchandises et les articles de messagerie, transportés soit à la petite soit à la grande vitesse, avaient fourni 31 millions 677 mille francs. La proportion entre les sommes provenant des voyageurs et celles provenant des marchandises était à peu près égale, et elle n'a pas très-sensiblement varié durant les années suivantes, du moins jusqu'à la fin de l'année 1852. Mais ensuite, d'après les relevés généraux qui vont jusqu'en 1855, nous voyons que la recette brute produite par les marchandises et les articles divers de messagerie s'élève progressivement au-dessus de la recette brute produite par le transport des personnes. Ainsi, en 1853, nous avons d'une part 76 millions 22 mille francs, et d'autre part 87 millions 344

1. Ce chiffre, qui s'était augmenté de 8 pour 100 en 1848, est tombé à 46 pour 100 en 1851; puis à 42 ou à 43 dans les années suivantes.

2. Il est monté à 8 fr. 57 c. et à 9 fr. en 1853 et en 1854. Le produit net par kilomètre a dépassé, durant ces deux années-là, 24 mille et 26 mille francs.

3. En 1853 et en 1854, nos chemins de fer ont transporté environ 25 millions et 28 millions de personnes, et 7 millions 172 mille tonnes de marchandises pour la première de ces années, et 8 millions 864 mille pour la seconde.

mille francs; en 1854, nous voyons 83 millions 707 mille francs provenir des voyageurs, et un peu plus de 110 millions, des marchandises. On sait du reste que le transport des voyageurs, imposant moins de charges à l'exploitation, est plus rémunérateur que celui des marchandises.

Passons à la comparaison de l'œuvre exécutée en France sous le gouvernement de juillet, avec celle que les autres pays de l'Europe avaient accomplie autour de nous. Considérée dans son ensemble, l'Europe, au 1er janvier 1848, comptait 35,740 kilomètres soit de lignes concédées à l'industrie, soit de lignes entreprises par les gouvernements. Tandis que notre part était, comme on le sait, de 4,702 kilomètres, celle de la Grande-Bretagne était de 18,110, dont 13,161 pour l'Angleterre proprement dite, 2,572 pour l'Écosse, et 2,377 pour l'Irlande. De cette façon, les îles Britanniques fournissaient à elles seules plus de la moitié de la somme totale. C'était là, il est vrai, une situation exceptionnelle en Europe [1]. Sur le continent, la différence existant entre notre situation et celle des autres pays, quoique beaucoup moins grande, ne laissait pas que d'être sensible. Il n'y avait que trois pays où l'œuvre eût encore été prise assez au sérieux pour motiver une comparaison avec la France, à savoir la Belgique, l'Allemagne et l'Autriche. Or, nous n'avions l'avantage que sur le dernier de ces pays. L'Autriche ne présentait, en effet, que 1,780 kilomètres pour l'ensemble de ses possessions, pour l'Archiduché, la Bohême, la Hongrie, la Dalmatie, la Lombardie, etc.; mais la Belgique comptait 1,262 kilomètres pour un ter-

1. Les îles Britanniques ont une superficie de 3,095 myriamètres carrés, qui se partagent ainsi : l'Angleterre en a 1,501, l'Écosse 767, l'Irlande 827. La surperficie de la France est de 5,217 myriamètres carrés.

Quelques années après la révolution de février, un publiciste éminent écrivait : « Nous n'aurons peut-être pas de trente ans ce qui eût été achevé en 1848, si en 1838 nous avions eu de la sagesse[1]. » D'abord, on conçoit le doute exprimé sur l'avenir, en 1850 ou 1851, quand on venait de traverser trois années consécutives, sans qu'il eût été fait aucune concession nouvelle; on ne pouvait guère prévoir qu'en moins de sept années, une impulsion réfléchie et soutenue, une initiative d'une hardiesse extraordinaire nous porteraient bien au delà des prévisions de 1838. Ces mots *si nous avions été sages* sont d'ailleurs d'une incontestable justesse, parce qu'ils étendent la responsabilité sur toutes les influences de l'époque.

Sans doute, on a pu avoir plus ou moins de reproches à se faire de tel ou tel côté, par rapport aux ajournements successivement prononcés. Il n'est, toutefois, aucun élément ayant une réelle influence qui ne doive en prendre sa part. L'illusion sur les conditions essentielles à la vitalité des compagnies avait été générale. Applaudissant aux charges imposées, quelque excessives qu'elles fussent, l'immense majorité du pays ne songeait même pas à se demander si les conditions rigoureuses qu'acceptait la spéculation étaient conciliables avec la rapide exécution du réseau. On ne voyait pas qu'il faudrait revenir en arrière. On ne voyait pas qu'on serait obligé non-seulement de consentir à des adoucissements, comme on avait déjà commencé de le faire en 1847, mais qu'on devrait, en outre, prolonger plus ou moins les termes accordés pour l'achèvement des lignes.

D'après les actes de concession, toutes les entreprises

1. V. le *Dictionnaire de l'Économie politique* à l'article *Chemins de fer*, par M. Michel Chevalier.

devaient être finies dans un délai de trois ou quatre ans. Illusion manifeste ! C'étaient les compagnies qui allaient s'éteindre faute de séve, si on ne leur venait point en aide. Dans tous les cas, le terme stipulé, qu'on avait déjà prorogé pour quelques-unes, n'aurait pu manquer d'être considérablement étendu. C'était là une nécessité à laquelle, à la fin de 1847, le gouvernement ne devait plus conserver l'espoir de se soustraire. Une tâche immense restait donc à remplir : il fallait reconstituer les compagnies sur des bases plus rationnelles et plus solides, assurer le prompt achèvement des lignes commencées, et étendre les ramifications du réseau national, de manière à faire profiter toutes les parties du territoire du bénéfice des nouvelles voies de communication.

CHAPITRE VI

Phénomènes économiques observés. — Principes acquis à la science. — Question principale laissée à l'avenir.

On ne pouvait pas encore, en 1848, apprécier sur une assez large échelle les résultats économiques dus aux chemins de fer. Les longues lignes étaient rares; elles n'avaient pas reçu tous leurs développements; sur la plupart, l'exploitation datait seulement de la veille. Les résultats donnés par des chemins à peine ouverts sur quelques espaces très-limités, n'autorisaient pas de larges inductions par rapport à l'avenir. Les changements que les voies ferrées devaient entraîner dans les nombreuses branches de l'activité publique ne faisaient que de s'annoncer. Les effets larges et positifs appartiennent à l'ère des exploitations développées. Il y a cependant déjà

où nos grandes lignes ferrées avaient été mises en exploitation. Eh bien, pour aller de Paris à Lyon, avant l'établissement de la ligne ferrée, il en coûtait 64 francs dans le coupé, 54 francs dans l'intérieur, 46 francs dans la rotonde, et 42 francs sur l'impériale; le chemin de fer prend 56 fr. 80 c., 42 fr. 60 c., et 34 fr. 25 c., suivant la classe des voitures. De Paris à Bordeaux, la moyenne des anciens tarifs était de 82, 70, 62 et 60 fr.; la compagnie d'Orléans perçoit 65 fr. 20 c., 48 fr. 90 c., et 35 fr. 85 c. Encore un exemple : de Paris à Strasbourg, on payait 60, 50, 44 et 40 fr.; on paie aujourd'hui 56 fr. 20 c., 42 fr. 15 c. et 30 fr. 90 c. Si l'on compare le prix des voitures de première classe à celui du coupé des diligences, on voit que la différence est d'un peu plus de 13 pour 100 à l'avantage des chemins de fer. Entre l'impériale des diligences et les wagons de troisième classe, la différence est environ de 31 pour 100. Quant aux marchandises, le prix de l'ancien roulage dépassait de plus de moitié non pas le maximum légal des voies ferrées, mais leur tarif réel; il variait communément de 20 à 25 centimes par kilomètre et par tonne pour le roulage ordinaire; je ne parle pas du roulage accéléré, qui coûtait à peu près le double. La moyenne sur les chemins de fer descend au-dessous de 10 centimes. Chaque ligne compte en outre des articles favorisés qui sont voiturés à des prix très-inférieurs.

La situation n'est pas la même par rapport aux canaux, dont la France possède environ 4,700 kilomètres, et qui n'étaient pas encore entièrement terminés au moment où les chemins de fer ont commencé à leur faire concurrence. Disons en passant que ce chiffre de 4,700 kilomètres paraît bien faible quand on songe qu'il s'applique à un pays ayant près de 53 millions d'hectares; mais comme ces

voies navigables se trouvent pour la plupart groupées sur quelques parties seulement du territoire national, elles n'en jouent pas moins un rôle important dans le mouvement comparatif des transports. Elles offrent seules une véritable économie sur les chemins de fer, car la moyenne des droits perçus, après avoir été longtemps beaucoup trop élevée, y est généralement descendue à un taux raisonnable, qui ne monte pas à 2 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre. Seulement, outre les inconvénients qu'elles présentent par suite de la lenteur et de l'irrégularité de la marche, ces voies de communication sont encore entravées l'hiver par les glaces, l'été par la sécheresse.

Le coup porté par les chemins de fer aux canaux ne pouvait être comparable à celui que recevaient les routes de terre. Dès l'année 1847, il était possible de reconnaître que dans beaucoup de circonstances la navigation conserverait un rôle, toutefois un rôle généralement diminué, à côté de celui des nouvelles routes. On jugeait sans peine qu'il faudrait pour qu'elle succombât que des perfectionnements considérables eussent été réalisés dans l'économie des frais de traction sur les chemins de fer.

D'autres transformations plus ou moins sérieuses s'annonçaient dans telle ou telle partie de l'ordre industriel ou commercial, mais ce sont de ces transformations dont l'examen suppose une expérience plus large et plus étendue que celle qu'on avait pu faire encore.

A côté des faits de l'ordre économique déjà dignes d'être mentionnés, il importe de placer les principes qui dès lors paraissaient acquis à la science. Au milieu de confusions fâcheuses, au milieu des erreurs qui avaient dicté certaines clauses des conventions intervenues entre l'État et les compagnies, on remarque plus d'un germe

féconds, plus d'une vérité salutaire. Certains principes dont l'avenir ne devait pas manquer de tirer profit avaient été posés, et ils avaient été soigneusement maintenus. L'idée même d'élaborer les cahiers des charges dans des vues systématiques, ne se produisit et ne pouvait guère se produire qu'après 1830, ou plutôt après 1833, quand on commença d'aborder sérieusement l'étude de la question des chemins de fer. On ne cessa plus de poursuivre l'accomplissement de cette idée.

L'un des meilleurs principes proclamés tout d'abord est celui qui concerne la durée des concessions. Le système des concessions temporaires a été substitué au système des concessions perpétuelles, dont la restauration avait donné l'exemple, sans attacher à ce mode aucune intention systématique. Une seule concession à perpétuité fut consentie après 1830, celle du petit chemin d'Alais à Beaucaire. Les concessions cessent ensuite d'une manière absolue d'être perpétuelles. La durée en varia beaucoup, comme on sait. Les plus longues s'étendaient à quatre-vingt-dix-neuf années; la plus courte de toutes, celle du chemin de Creil à Saint-Quentin, était seulement de vingt-quatre ans et onze mois. Le gouvernement avait eu à choisir un moyen terme entre des limitations trop restreintes, nuisibles à l'accomplissement de l'œuvre, et des aliénations formelles, qui eussent appauvri le domaine de l'État. S'il ne rencontra pas toujours le point exact où il convenait de s'arrêter, s'il se laissa glisser sur une pente périlleuse, on doit dire qu'il avait du moins proclamé le vrai principe [1].

De plus, la faculté de racheter un chemin concédé, à

1. Nous avons déjà indiqué, au début de ce volume, l'influence que le fait des concessions temporaires pourrait exercer un jour sur la dette publique. V. page 25.

toute époque après un certain délai, délai fixé en général à quinze ans, fut stipulée de bonne heure dans les cahiers des charges. La concession de toutes les grandes lignes se trouva subordonnée à cette réserve dont l'exécution était même minutieusement réglementée. C'était là un corollaire du principe des concessions temporaires, et qui dérivait d'un droit essentiel de l'État. La faculté de rachat est-elle autre chose que l'expropriation pour cause d'utilité publique?

Autre disposition non moins importante : il était devenu de règle que toute autorisation ultérieure de route, de canal, de voie ferrée dans une région que traverserait un chemin concédé ou dans toute autre région, ne pourrait donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la première compagnie concessionnaire. Quoique la prérogative de l'État procédât ici de la nature même des choses, on avait eu raison de la proclamer hautement, afin d'éviter toute contestation. Cela n'était pas inutile. On se rappelle que la compagnie d'Orléans croyait avoir droit dans le temps à des dommages et intérêts à raison de l'ouverture de la ligne de Paris à Lyon qui lui enlevait, disait-elle, un certain nombre des voyageurs de la banlieue de Paris. Même à l'origine, les concessions locales de la Loire n'avaient pas manqué de sauvegarder le même principe, à l'exception pourtant de celle d'Andrezieux à Roanne. A cette idée se relie le droit du gouvernement d'autoriser la construction de routes, de canaux ou de voies ferrées traversant un chemin de fer concédé, sans que la compagnie concessionnaire puisse y mettre aucun obstacle. La stipulation de cette faculté s'implanta d'une manière générale, dans toutes les concessions avant 1848, depuis la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Des réserves furent faites relativement à la construction d'embranchements sur les lignes concédées et au parcours réciproque des lignes. Aucun exemple de ce genre n'est antérieur à 1830. Les concessions de la période originelle se taisent absolument sur ce point. On établit plus tard en principe, sauf diverses conditions particulières à telle ou telle compagnie et qui sont sans intérêt aujourd'hui, que le gouvernement conservait la pleine faculté d'accorder de nouvelles concessions de lignes s'embranchant sur un chemin existant, ou construites en prolongement de ce chemin, sans que les concessions nouvelles pussent motiver aucune indemnité au profit des anciennes. Il allait de soi que les compagnies concessionnaires des chemins d'embranchement ou de prolongement auraient la faculté, en se soumettant aux tarifs déterminés par l'autorité et aux règlements de police et de service des voies ferrées, de faire circuler leurs véhicules sur l'artère principale. Si les compagnies se trouvaient en désaccord sur l'exercice de cette faculté, c'était au gouvernement qu'il appartenait de décider en dernier ressort. Différentes hypothèses relatives à cette dernière faculté avaient même été prévues; il suffit de mettre en relief les deux points essentiels, c'est-à-dire la faculté d'autoriser et la construction d'embranchements et le parcours réciproque des lignes.

C'était une disposition plus arbitraire, quoique également juste et bonne, que celle qui interdisait aux compagnies de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce pût être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les exploitations desservant les mêmes routes. Égalité de toutes les entreprises de transports devant les chemins

de fer, telle est en un mot la formule introduite dans les cahiers des charges avant 1848. Cette formule, qui ne se produisit qu'un peu tard dans le code des voies nouvelles, était indispensable si l'on ne voulait pas que les compagnies concessionnaires pussent disposer autour d'elles du sort de toutes les entreprises. La clause dont il s'agit a été contestée, mais, nous devons le déclarer ici, par des arguments peu sérieux. Il était plus facile de l'éluder silencieusement en fait que de la combattre victorieusement en principe.

Les cahiers des charges admettaient tous certaines stipulations relatives à divers services publics que les chemins de fer doivent rendre soit gratuitement soit à prix réduits. Telles sont les dispositions relatives au transport des dépêches, à celui des prévenus ou condamnés; telles sont encore celles qui concernent le transport des militaires et des marins et celui du matériel militaire ou naval. Les stipulations ayant trait à l'établissement des télégraphes électriques le long des chemins de fer sont un corollaire de la même idée. Dès que le privilége attribué aux compagnies était une dérivation du droit de l'État, rien n'était plus légitime ni plus naturel que d'assurer des faveurs spéciales à ceux des services de l'État qui ont besoin d'emprunter l'usage ou le secours des voies ferrées.

Ce même principe du droit préexistant de l'État impliquait la surveillance des opérations de chaque compagnie, et l'institution d'agents spécialement chargés d'exercer cette surveillance. Un petit nombre de cahiers des charges cependant contenaient des réserves à ce sujet; mais il est visible que dès avant 1848, à mesure que se développe le réseau, on est de plus en plus conduit à en reconnaître l'utilité.

Sur tous les points, on peut le dire, les conditions auxquelles sont assujetties les compagnies prennent peu à peu du corps et de la fixité. Un régime légal est constitué pour le nouvel engin de circulation, régime qui, tout en soulevant sur divers points de justes critiques, n'en contenait pas moins des données précises sur les différentes branches de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Nous venons de citer quelques articles essentiels, ceux qui touchent de près ou de loin aux conditions mêmes de la concession. Nous n'avons rien à dire des règles concernant la voie, les stations, la traversée des routes et des rivières, les souterrains, les aqueducs, les clôtures, les barrières, etc., etc., règles minutieuses qui tenaient beaucoup de place dans les cahiers des charges, et qui rentrent dans le cercle de la technologie.

Il est, au contraire, certaines dispositions organiques des compagnies qui se lient directement à l'ordre économique, et auxquelles nous devons nous arrêter. En voici d'abord une dont l'importance était énorme, nous voulons parler du service des intérêts avant que l'exploitation fût commencée. On a vu combien il avait été difficile de faire admettre en 1840, à propos de la révision du cahier des charges d'une compagnie concessionnaire, l'idée de payer un intérêt aux actionnaires pendant la durée des travaux; on a vu que cette clause, si indispensable pour le succès des grandes entreprises, avait été adoptée par le conseil des ministres, contrairement à l'avis du conseil d'État[1]. Elle se trouvait pourtant en germe dans les statuts de l'ancienne société du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, mais depuis on

1. Page 396.